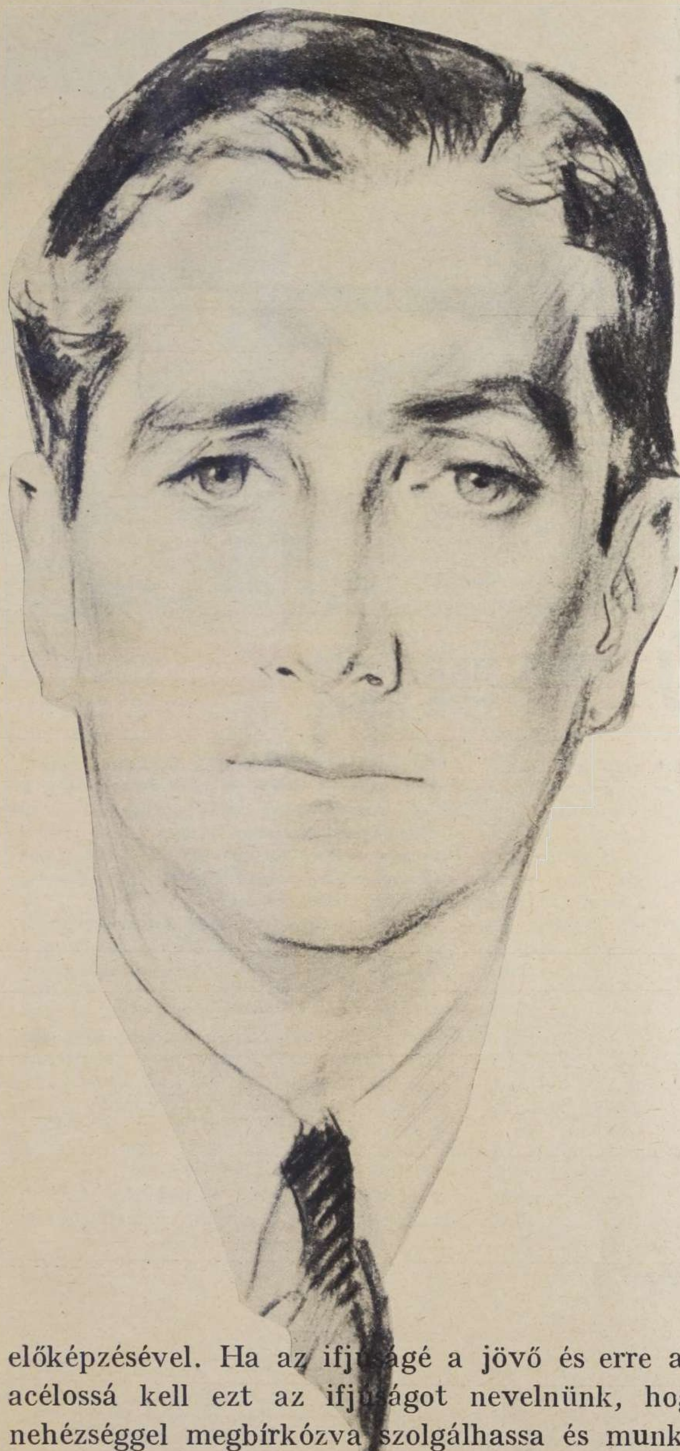
MAGYAR
SZÁRNYAK
SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL
1941 NOVEMBER 1. (21.) SZÁM



Sebesültszállítógép érkezett

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 21. SZÁM * BUDAPEST, 1941 NOVEMBER 1



HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT

a magyar levegőtenger meghódítására, hívom a szent magyar haza határainak védelmére, hívom repülőink dicsőségövezte zászlai alá.

Bizalommal és hittel hívom az apákat, anyákat, fiatalokat és öregeket, hívom a magyar társadalom minden tagját, de elsősorban a repülni vágyó magyar ifjúságot nemzeti repülésügyünk szolgálatára.

A magyar jövő egyik legfontosabb záloga az erős magyar repülés s a magyar repülők száma és kiválósága határozza meg a jövőben Európában, mint egyik legfontosabb tényező, helyzetünket, biztonságunkat és szavunk súlyát.

Mindenki, aki jó magyar és a magyarság jövőjét a szívén viseli, törődnie kell a magyar repülés fejlesztésével s az ifjúság tervszerű előképzésével. Ha az ifjúságé a jövő és erre akarjuk a magyar haza jövőjét építeni, izmossá, acélossá kell ezt az ifjúságot nevelnünk, hogy minden akadályon keresztül törve, minden nehézséggel megbírkózva szolgálhassa és munkálhassa a magyar jövőt.

Ezért hívom a magyar ifjúságot nagy és szent feladatok teljesítésére s a magyar repülés felemelő szolgálatára, abban a reményben, hogy amilyen jó harcosok és lovas vitézek voltak őseink, olyan repülők lesznek ők is.

államtitkár, a HMNRA elnöke.

Egy Hurricane esett olasz fogságba.

LÉGIHÁBORÚ 1941 okt. 11-től okt. 28-ig

A Moszkva előtti és azt megelőző kievi megsemmisítő csatákban a szovjet hadvezetőség soralakulatainak legalább hárommilliós tömege semmisült meg és mérhetetlen mennyiségű nehezen pótolható hadianyagnak ugyanez lett a sorsa. *Kiev, Azóvi tengerpart, Vjazma* és *Brjanszk* az orosz ellenállóerő összetörésének egyes állomásai a szovjet végső európai hatalmi összeomlása felé vezető úton.

A német támadások a határmenti harcok kezdete óta, ahol először a nyugat elleni támadásra előretolt erősen motorizált orosz zömök leküzdése következett be, végig kezdeményezőleg irányították a Szovjet elleni háború minden részletét. Az úgynevezett Sztalin-vonalon kialakult legerősebb szovjet ellenállás szívóssága meglepte ugyan a német vezetést, mert az ember- és hadianyag ily tömegű bevetésével nem számolt. Azonnal alkalmazkodva a helyzethez, a bekerítő csaták sorait hajtotta végre, amikben mindent felőrölt: motorizált, lövész- és lovashadosztályokat stb. Bekövetkezett október közepén a szovjet világhatalom katonai krízise, amióta helyzete rohamosan romlik. Az arcvonal széttagolva a súlyos anyagi veszteségeket szenvedett állományának legalább kétharmadát vesztett hadseregcsoportok tervszerűtlenül igyekeznek a német előnyomulásnak helyenként gátat vetni. Moszkva, Szentpétervár közvetlen veszélyben van és a Krim is. A Donec iparvidék megszállása során a legfontosabb hadiipari városok, Charkov, Sztalino, Gorlovha stb. az elmúlt héten kerültek a szövetségesek kezébe. Elesett Odessza is, amit a román csapatok szálltak meg, miután a gyenge orosz utóvédeket leküzdötték. Az arcvonal északi szakaszán a finn és német csapatok a Murmanszk-vasút déli szakaszán nyomulnak elő és Dagö szigete is a német tengeri, légi és szárazföldi kötelékek mintaszerűen végrehajtott együttes támadása után elesett.

A Keleti-tengeren már régen becsukódott a Szovjet nyugati ablaka, délen a Fekete-tenger vidékén szintén átütő hadműveletek kialakulása folyik Rosztov környékén és a Krim-félszigeten. A kaukázusi kikötőkbe visszaszoruló megtizedelt szovjet erők már nem jelentenek komoly veszedelmet és a Fekete-tengeren át a déli német arcvonal újabb utánpótlási lehetőséget nyer a Don—Volga déli folyása elleni előretörésénél.

A tél közeledésében bíznak, de már nem feltétlenül, az ellenséges katonai szakértők. Az arcvonal északi részén

Zuhanóbombázók.



Támadásra indul a bombázó

A torpedót kioldották

DOLGOZNAK A TORPEDÓVETŐ REPÜLŐGÉPEK

A torpedó már a víz ben halad áldozata felé

Telitalálat



Hatalmas mennyiségben felhalmozott üzemanyag biztosítja a német és szövetséges légierők ütőképességét

A Szovjet által felrobbantott vízierőműtelep.

téli harcra felszerelt finn és német hegyicsapatok állnak, egész délen pedig nem fog olyan nagy szerepet játszani a téli időjárás, mint a front Szentpétervár és Charkov közötti szakaszán.

A mocsaras talaj összefagyásával, a vastag hótakaró alá kerülő és ezzel veszélytelenné váló műszaki záraknak és aknamezőknek kikapcsolása a motorizált alakulatok meglepő előretöréseit és légierővel összefüggő nagy vállalkozásait lehetővé teszi. A szántalpas repülőgépek a végtelen síkságokon mindenütt találhatnak alkalmas le- és felszállóhelyet, úgyhogy a hadműveletek teljes leállásával számolni sem lehet.

A német légierő a Krim és a délorosz szteppék birtokában a kaukázusi iparvidékeket eléri és Krimből, annak második Kréta-szerű fekvésével uralja majd a Fekete-tenger egész partvidékét.

A háború várható új szakasza alakul ki, amiben már nemcsak az egyre gyengülő Szovjet az érdekelt fél, hanem inkább az angol világbirodalom. A Közel-Kelet felé északról új arcvonal alakul ki, minél jobban lekanyarodik a német támadás iránya a Kaukázus olajvidéke felé, annál erősebben érinti az angol érdekeket.

A német légierő nem szűnő erővel támadja céljait az egész szovjet arcvonalon. Kola-félszigettől északra, a Jeges-tengeren egy orosz jégtörő hajót ért telitalálat. Archangelszk, mint szovjet utánpótlási kikötő csak jégtörők segítségével közelíthető meg közel féléven át. Ez a német légitámadás figyelmeztetés, hogy az útvonal hosszú szakasza a német légierő ellenőrzése alatt áll és nem nagyon lehet vérmes reményeket az archangelszki segítséggel szemben táplálni.

A német légierő együttműködve a haditengerészet és nehéz tüzérség egységeivel, a szovjet keletitengeri hajórajt megsemmisítette. Két csatahajó a parti vizeken süllyedt el, három cirkáló közül egy elsüllyedt, kettő súlyosan megrongálódott, 23 rombolóból nyolc elsüllyedt, 12 sérült, a torpedónaszádok közül egy elsüllyedt, 12 sérült. Száztíz búvárhajója volt a Szovjetnek. A Keleti-tengeren ezek közül hat elsüllyedt és sokat a legénysége süllyesztett el. Az aknarakó és segélyhajók nagy számából pedig húsz süllyedt el és három használhatatlanná vált. Javítóműhely csak Kronstadtban van, azt a német légierő és messzehordó ütegek szétrombolták. Szentpétervár elestével — a magas parancsnokok és vezérkari tisztek már repülőgépen menekülnek — a balti szovjet flotta maradványai is meg fognak semmisülni. A Dagő elleni eredményes támadásnál már a szovjet flotta nem tudott közbelépni. Ennek a sziget-



nek elfoglalását a német jelentések többször méltatták, mert szinte gyakorlatszerűleg hajtotta végre a véderő mindhárom része. Az ott szerzett tapasztalatok nagyobb szigetek elleni támadásnál értékesen lesznek felhasználhatók a krétai légivállalkozással együtt.

A déloroszországi hadműveleteknek főleg hadigazdasági eredményeit méltatja a tengelysajtó. A rendkívül értékes iparvidék nyersanyagai és elfoglalt gyártelepei a szentpétervári és moszkvakörnyéki hadiiparral együtt teremtették elő a hatalmas szovjet hadsereg műszaki felszerelésének 70%-át. Ezt pótolni nem lehet. A Szovjet gyengülésének fokát lemérhetjük az emberanyag és ipari termelési területek elvesztésének alábbi adataival. Az összlakosság 168 millió, fele német megszállás alá került, a haditermelés közel háromnegyede szintén. Új hadseregek felállítása, új termelési rendszer kiépítése olyan nehézségekbe ütközik, amit nehezen fog az orosz szervezés megoldani. A keleti háború eldőlt, befejezésének időpontja sokkal inkább függ a német hadvezetőség terveitől, mint a rendszertelen szovjet próbálkozások eredményétől.

A Szamarába menekülő szovjet államvezetés, a Volgára, Szibériára és Kaukázusra támaszkodható szovjet ellenállás és az amerikai hadianyagra szoruló maradék szovjet hadsereg azok a tények, amik a német hadvezetés hatalmas sikerét igazolják. Egy nyugati kultúraellenes világhatalom hasonló erejű szövetségeseinek tehetetlen asszisztálása mellett katonailag megsemmisült és kiszorul Ázsiába tizenhat nemzet keresztes hadjáratának eredményeképpen.

Kiterjed-e a háború és milyen irányban? Lehet-e a tél elején új hadviselő felek feltűnésével számolni? Főleg az Egyesült Államok, nyiltan is ki fognak állni hajóhadukkal és légierejükkel a tengelyhatalmak ellen? Olyan kérdések, amikre Japán és az USA együttesen fogják a választ megadni. Az egyik hadbalépése hozza magával a másikat és talán az idei tél még nem az az időpont, amikor nyilt hadbalépésük valószínű.

A Szovjet el nem titkolható katasztrofális helyzete meggyorsíthatja a döntést, de Roosevelt minden lázas igyekezete dacára nem lesz az olyan gyors, mint az angolok és oroszok szeretnék. Az Egyesült Államok már keleti partvidékének légvédelmét szervezi, — nincs rá szükség — de a lakosságot, a közvéleményt bizonyos intézkedésekkel meg kell ijeszteni, hogy tényleg jöhetnek a német bombázók, tényleg lehet háború, tehát előzzük meg, legyünk mi a kezdeményezők, mert az számos előnyt biztosít, lásd a Szovjet sorsát.

Az amerikai hadiipar nagy tömege már megindította a termelés egyre fokozódó iramát, a hadiszállítás és termelés nagy munka és kereseti lehetőségeket teremtett, de sztrájkok, szervezési és anyagelosztási hibák állandóan jelentkeznek. Se a repülőgép-, se a hajógyártás nem elegendő és nagyon lassan nő. Már nem 1942 a bűvös évszám, amikor mindenben lehengerli az amerikai termelés a németet, hanem 1943, esetleg 1945. A Szovjet megsemmisítése után újjászervezendő Európát a tengerentúlon egészen elhanyagolták, mintha itt már minden lehetőség kihasználásával a csúcseredményt elérték és csak stagnálás vagy süllyedés következnék be. Az autarkiás európai élettér teljesen egyenértékű riválisa Amerikának és gazdasági téren sem lehet győzni Európa ellen, ahogy katonailag sem lehetett.

A harmadik háborús tél a Szovjet elleni hadműveletek nagy részének leállásával egyidejűleg növeli a háborús tevékenységet a német-angol légi és tengeri háborúban és a Földközi-tenger légi, szárazföldi és tengeri arcvonalán. Ez utóbbi helyen fejtik ki eléggé átlátszóan az angolok viszonylag legnagyobb tevékenységüket. Kisebb és közepes légi vállalkozásokkal nyugtalanítják Dél-Olaszország polgári lakosságát és zavarni igyekeznek az olasz anyaország és Líbia közötti tengeri összeköttetéseket. Az északafrikai arcvonalon is főleg a repülők dolgoznak mindét részről. Az olasz torpedóvető repülőgépek újabb sikereket értek el angol hadihajók ellen és a sziciliai csatornában még a legerősebben biztosított hajókaraván is csak súlyos veszteségekkel törhet át. A földközitengeri hajózás mellett az Atlanti óceánon is egyre sikeresebbek a búvárhajótámadások angol hajókaravánok ellen. A német légi erő is állandóan napi 2—5 hajót süllyeszt vagy rongál meg az Anglia körüli vizeken.

A légi erők harca a csatorna körül néha felújul, de már nem oly erős, mint szeptember végéig volt. A bombatámadások azonban mind német, mind angol részről fokozódnak. A támadások éjjeli jellege nem változik. Az angol légi veszteség az utolsó hét nap alatt 48 gép, 7 németté1 szemben.

*

A német légvédelem a jelenleg elérhető legnagyobb fokra tökéletesítve fogadja és veri vissza az angol légi támadásokat. Kiegészítve a tapasztalatok alapján szükséges új légoltalmi és rejtési létesítményekkel, hiábavaló lesz az angolok minden igyekezete, amivel a német polgári lakosság elleni támadásokkal akarja — miután már az európai harctereken minden győzelmi esélyét eljátszotta — a német háborús akaratot megtörni. A rádiópropaganda és a lakosság elleni légi háború egybekötve, az Európával szemben már nem sok további eredménnyel biztató gazdasági háborúval túlkevés a tengely katonai sikereivel szemben. Anglia történelmének legsúlyosabb tele előtt áll, keresi mások bőrére a számára legelőnyösebb kiutat a háborúból, de nincs a törökön kívül már más lehetséges áldozata Európában. A török külpolitika iránya azonban a Szovjetnek nyujtott angol segítség gyakorlati értéke után méginkább távolodik az angol-amerikai érdekektől.

*

A német légi erő repülői közül ismét többen kapták a vaskereszt lovagkeresztjéhez a tölgyfalomot, így a 89 légigyőzelmes Ösau és Gollob őrnagy. 101. légi győzelmét aratta Lützow alezredes és a tavaly nyári légi harcok hőse, Galland alezredes is elérte 90. légi győzelmét a nehéz nyugati légi harcokban. A szovjet repülők új anyaggal felszerelt repülőalakulatai sem tudnak ellenállni a német vadászok és rombolók támadásainak. A szovjet vadászok és légvédelem nem tudják a két legnagyobb város rendszeres éjjel-nappali légi támadását csak a legkisebb eredménnyel sem akadályozni. A német rombolók és bombázók csatarepülései, alacsonytámadásai visszavonuló, szétvert szovjet menetoszlopok és főleg minden vasúti forgalom ellen eredményesen segítik elő a páncélos és gyalogos hadosztályok harcát a megrendült ellenség üldözésében. Moszkva és Pétervár utcai harcban készül szembeszállni a német erőkkel, a német repülők addig is magas- és zuhanótámadásokban küzdik le a legfontosabb hadiparteleplepeket, víz- és egyéb közműveket. A félmilliós lélekszámú Odessza hat hétig bírta a körülzárást, azután ellenállás nélkül került kézre, a szentpétervári lakosság sem fogja magát feláldozni, miután tudomást szerez a magasrangú vezetők eltávozásáról.

A Szovjet állítólag kétszáz amerikai *Vultee* zuhanóbombázót kapott és Curties 46-os vadászokat, egyébként még mindig elsősorban a saját repülőgépeinek utolsó sorozatait használja, ma már csak a gorkij- és uralvidéki négy repülőgépgyár nincs a német repülők, ill. nehéztüzérség hatósugarában, a többi, Moszkva és Charkow vidékén már régóta nem számít. A zsákmányolt szovjet repülőanyagban vannak egész korszerű gépek is Amerikai motorokkal, amikhez a különleges ethilizált üzemanyagot is az Egyesült Államok szállították.

A repülőeseményekhez tartozik még a három magas parancsnoki beosztásban lévő angol repülőtábornoknak felváltása és áthelyezése, talán a kétezer gépbe került nonstop offenzíva bűnbakjai voltak.

A légi helyzetet a harmadik háborús tél küszöbén változatlanul a tengely légi erejének fölénye jellemzi. A Szovjet légi haderejének teljes gyengülése a nyugati arcvonalon és a Földközi-tengeren is erős német támadások megindítását teszi lehetővé. Az utánpótlás zavartalan, a termelés új géptípusok szerkesztése és sorozatgyártása folyik, úgy, hogy az az előny, ami kezdettől fogva mennyiség és minőség szempontjából egy évvel ezelőtt megvolt, ma is megvan. Nem változtatott ezen még se az amerikai gyártás, sem a Szovjettel vívott hatalmas eredményű légi háború során elkerülhetetlen gépveszteségek. Egy francia szakíró legalább hat légi flottára becsüli a német légi erőt, nyolcvan százalékosra a front repülőgéptartalékát. Az igazi számok és adatok majd egyszer a háború befejezése után nyilvánosságra fogják hozni a német repülőgép- és motortermelés megszervezésének bámulatos adatait. Addig is minden számadat nélkül a tények bizonyítóereje igazolja a tengely változatlan légi fölényét. **Bt.**




A gépek sorfala


Oktatók és növendékek repülőruhában

Vizsgáztak a Repülő Alap költségén kiképezett pilóták

Nagy ünnepe van a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak. Most takarítják be az évi termést, most válik el, hogy a kiváló oktatók által elvetett mag milyen termést hozott. A magyar ifjúság kiváló humus, amely évről-évre a legkiválóbb repülőtermést hozta. Mindig több és több fiatal repülő kelt szárnyra. A Repülő Alap évről-évre büszkén és bátran hirdetheti, útmutatása alapján és költségén a Magyar Aeró Szövetség által kiépített rendszere minden várakozást felülmúló eredményeket hoz.

Amíg az első esztendőben alig 100 fiatal repülő került ki az Alap költségén az előképzésből, addig ma megsokszorozták ezt a számot. Ez az új kiképzési rendszer érdeme.

A tíznél több kiképzőkeret jó munkát végzett a nyár folyamán. Most itt a budaörsi repülőtéren előttünk áll a fiatal repülőgárda: várja, hogy bemutassa mind azt a tudást, amelyet két hónap alatt elsajátított a jeles oktató gárdától.

Október 30-án délután 3 órai kezdettel tartották meg a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap költségén kiképzett motoros pilótanövendékek ünnepélyes vizsgáját. Már jóval 3 óra előtt nagy számmal érkeztek a meghívott vendégek. Ott láttuk: *vitéz Bartha Károly* honvédelmi minisztert, *vitéz Szombathelyi Ferenc* vezérezredest, a honvédvezérkar főnökét, *nemes Rákosi Béla* altábornagyot, a honvéd Légierők parancsnokát, *vitéz Béldy Alajos* altábornagyot, az ifjúság honvédelmi nevelésének vezetőjét, *Veres Ernő* vk. ezredest, a Légierők vezérkari főnökét, *vitéz Laborczfy Rezső* ezredest, a HMNRA helyettes elnökét, *vitéz Bánfalvy* vezérkari ezredest, *Ojtozy Ernő* alezredest és *dr. Ember Sándor* képviselőt, akik mint a Repülő Alap intézőbizottságának tagjai vettek részt az ünnepélyes vizsgán. Az előkelőségek sorában ott láttuk még *vitéz Csenkey Géza* és *vitéz Szentnémedy Ferenc* ezredeseket, *Sárközy József* ezredest, honvéd számvevőségi főigazgatót, a német és az olasz légügyi attasékat, valamint katonai és polgári előkelőségeket nagy számban.


A Kormányzó úr Őfőméltósága ellép az oktatók sorfala előtt


Növendékek

Három óra előtt néhány perccel érkezett vitéz Horthy István államtitkár, a HMNRA elnöke. Pontosan három órakor tűnt fel a repülőtér határán *vitéz nagybányai Horthy Miklós* gépkocsija. A Főméltóságú Urat vitéz Horthy István államtitkár fogadta és kísérte a repülőtér betónjának szélén levő díszhelyre. A legfelsőbb Hadúr elfoglalta a számára kijelölt helyet, majd felhangzott a Himnusz.

A Himnusz után vitéz Horthy István lép a mikrofon elé, hogy elmondja beszámolóját a HMNRA kiképzőkereteinek munkájáról:

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága nevében mély hódolattal köszöntöm Főméltóságodat és alázatos hálával köszönöm, hogy vizsgabemutatónkon való megjelenésével a Nemzeti Repülő Alapot kitüntetni méltóztatott.

Hódolattal kérem Főméltóságodat, hogy a vizsgabemutató megkezdéséhez és beszámolóm megtartásához engedélyt adni méltóztassék.

Hódolatteljes tisztelettel előadandó jelentésemben szabadjon munkásságunkról rövid összefoglalást előterjesztenem:

1938-ban már mindnyájan éreztük, hogy véderőnknek a trianoni korlátozások ellenére is, titokban, de céltudatosan végzett felkészülése annyira előrehaladt, hogy már nem lehet messze az idő, amikor a magyar légierőnek korlátlan fejlesztése tel-

A Főméltóságú úrnak Czirmay főfelügyelő jelent



vitéz Horthy István beszél





A közönség vitéz Horthy István beszédét hallgatja



A legfelsőbb Hadúr ellép az ifjú pilóták előtt

jes erővel megindulhat. Az addigi mostoha viszonyok között is életképesnek bizonyult, de még igen szerény keretek között működő magyar repülőegyesületek kötelességüknek érezték, hogy ebben a nagy munkában a légierőknek felajánlják és megadják mindazt a segítséget, amit nyujtani tudnak. Ebből a nemes törekvésből született meg a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak 1939-ben történt létesítése, a magyar nemzetnek spontán megnyilvánuló áldozatkészsége volt, amelyben a legszegényebbek is kivették részüket, hogy a magyar repülésügy jövőjét szolgálják.

Az 1939. évi X. törvénycikkel törvénybe iktatott Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap célja a törvény szavai szerint »a repülőképzés mennél hathatósabb előmozdítása«. Ezt a célt az Alap nagyon sokoldalú munkával éri el. Ennek a sokoldalú munkának az irányítását, a munka ellenőrzését és a munkához szükséges anyagi fedezet biztosítását az Alap Intézőbizottsága végzi. A munka végrehajtója a Magyar Aero Szövetség és vezetése mellett a Sportrepülő Egyesületeknél felállított kiképző keretek.

Az Alap feladata két főirányban ágazik széjjel. Az egyik a haderőn kívüli repülőelőképzés és gyakorlatban tartás, a másik a repülősport fejlesztése. Ez alkalommal a haderőnkívüli repülő előképzés folyó évi munkájának az eredményét óhajtjuk bemutatni.

A haderőnkívüli repülőkiképzés első lépése a vitorlázó repülőképzés. A vitorlázó repülés ma már külföldi tapasztalatok szerint is elvitathatatlanul nagyértékű előiskolája a motoros repülésnek. Kitűnő jellemképzést nyujt a helyesen vezetett vitorlázó iskola és aki azt sikerrel végzi, nemcsak a repülés céljára, de a honvédelem más különleges feladataira is alkalmassá lesz. A kiképzésnek ezt az első stádiumát szolgálják a vitorlázó-repülő keretek, melyekben az alap költségén 15—17 éves, önként jelentkezett fiatalok nyernek vitorlázó repülő kiképzést. A legrátermettebbeket azután a M. Kir. Honvéd Légierő Parancsnokság kiválogatja és motorosrepülő kiképzésre bocsátja. Ezek az Alap költségén, az egyesületeknél felállított kiképző kereteknél nyernek elsőfokú repülőgép vezető kiképzést. Akik ezt sikerrel befejezték, azokat a M. Kir. Honvéd Légierő Parancsnokság további kiképzésre, katonai szolgálatra hívja be.



Czirmay Zoltán főfelügyelő

A vezető kiképzésen kívül még motorszerelő és repülőgép-távirász előképzést is végeztünk.

A katonai szolgálatot már teljesített repülőgépvezetők az Alap kiképző kereteinél gyakorló repüléseket végeznek, hogy jártasságukat a repülésben el ne veszítsék.

Az előképzés és gyakorlatban tartás menetének e rövid ismertetése után néhány adattal a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1941. évi munkáját és az elmult évhez viszonyított fejlődését kívánom ismertetni:

Ez évben vitorlázórepülő kiképzés alatt állottak nagy számban repülőleventék az elmult évben az ideinek a fele állott ily előképzés alatt.

Elsőfokú motorosrepülő kiképzést kapott ezévben több mint kétszer annyi, mint az elmult évben pilótajelölt, 15 honvédorvos és négy ujságíró. A kiképzés eredménye a M. Kir. Honvéd Légierő Parancsnokság illetékes bizottságainak véleménye szerint kiváló volt. A kiképzettek száma az előző évi létszámmal szemben 100%-os emelkedést mutat.

Repülőgép és mótorszerelő előképzésben részesült növendékek száma a mult évivel szemben 50%-os eemlkedést mutat.

Rádiótávírász előképzésben részesítettünk 100 főt.

A mótoros repülőgépvezető előképzésben részesültek még az Alapnál, a m. kir. honv. Horthy Miklós Repülő Akadémiára hivatásos repülőtiszti kiképzésre került elsőéves akadémikusok.



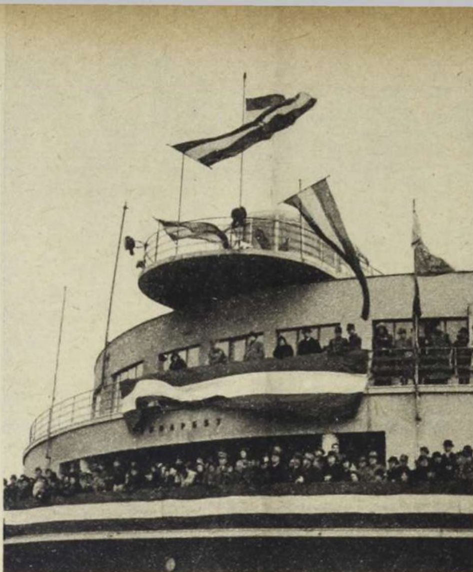
Az oktatói gárda







A kétüléses »Cimbora«



Díszben van a központi épület



Főoktatók a vizsgán

Ezeknek az eredményeknek az eléréséhez nagy felszerelési, beruházási és kiképzési munkát kellett végrehajtanunk. Igy: a mótoros-repülő kiképző keretek számát kettővel emeltük. Létesítettünk 10 új vitorlázórepülő kiképző keretet, egy rádiótávírász kiképző és egy vitorlázó vontatásos repülő kiképző keretet is. Ezeket a kereteket elláttuk a szükséges repülőanyaggal, felszereléssel és kiképző személyzettel.

A kiképzést szolgáló felszerelésünk is gyarapodott ez évben, úgy hogy jelenleg 61 mótoros repülőgéppel, 120 vitorlázó repülőgéppel, 26 gépkocsival, 90 ejtőernyővel rendelkezünk.

Ez a szép fejlődés beruházásokat is szükségessé tett. Igy a budapest-ferihegyi sportrepülőtéren egy újabb hangárt építettünk. A repülőtér talajegyengetését folytattuk; megépült a vizellátás és csatornázás. Budapest-Hármashatárhegyen egy új hangárt építettünk. Esztergomban hangárt építettünk és új repülőteret létesítettünk. Szombathelyen új repülőtér épült hangárral és laktanyával. Siófok-Balatonkilitin laktanya épült és a repülőtér víztelenittetett. Szeged-algyői repülőtéren ártézi kút és vízvezeték létesült. Gödöllőn repülőtér épült laktanyával.

Ezenkivül folyamatban vannak még a laktanyaépítkezések Ferihegyen, Szentesen és Szolnokon. Hangárépítkezés Budapest-Farkashegyen, Marosvásárhelyen, Kolozsváron, Szatmárnémetiben és Miskolcon.

Mindezeken kívül még más repülőtér létesítési, talajegyengetési, útépítési, hangár és laktanyaépítési tervek állanak vállalatbaadásra készen, amelyeket csak az évszak előrehaladott volta miatt nem lehetett még a folyó évben megkezdeni.

A mótoros és vitorlázó sportrepülő egyesületeket az Alap a mult évi 850.000 pengővel szemben 1,300.000 pengő értékű támogatásban részesítette.

Mikor ezekről a rendkívüli idők ellenére elért szép eredményekről beszámolok, a legőszintébb hálával kell megemlékeznem a Honvédelmi Miniszter úr Önagyméltóságáról, kinek meleg segítségét minden munkánkban ott éreztük. És ugyancsak a legmelegebb köszönetünket kell kifejeznem a Belügyminiszter úr Őnagyméltóságának és Bonczos Miklós államtitkár úrnak, akik a munkanélküliek segélyalapjából részesítették alapunkat egymillió pengős támogatásban.

A legnagyobb elismeréssel és köszönöttel kell még megemlékeznem a Magyar Aero Szövetség és a kiképző keretek kiválóan eredményes munkájáról, amelyet a most bemutatandó gyakorlati eredmények érdekében végeztek. Fogadják az Alap hálás köszönetét.

A kiképzés eddigi eredménye igazolja és a most következő vizsgabemutató is bizonyitani fogja, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképzői valóban hivatásuk magaslatán állanak és fáradságot nem ismerő igaz magyar repülőszellemtől áthatva végezték a reájuk bízott feladatot.

Még egyet kell hangsúlyoznom: itt most nem látványos repülőnapot rendezünk, hanem olyan ifjak fogják a repülőtudásukat bemutatni, akik két és félhónapos kiképzésük megkezdése előtt repülőgépet még nem vezettek.

Hódolattal kérem Főméltóságodat, hogy méltóztassék kiképzett növendékeink, valamint az itt bemutatott anyagaink felet szemlét tartani.

Zúgó tapsvihar köszönti vitéz Horthy Istvánt, beszámolóját, majd a csörlő autók egymás után vontatják a magasba a karcsú vitorlázógépeket. Alig, hogy a szépen sikló gépek látványosságában a közönség elmerül, máris zúgnak a motorok, hogy magasba lendítsék vontatásban a vitorlázógépek második részét.

A zúgó tetszés moraja még el sem ül, amikor újabb páratlan látványosságban gyönyörködhet a közönség, mert a vitorlázógépek műrepülése hosszú perceken át pazar látványa a szemnek. Olyan bravuros bukó-fordulatokat, hátonrepüléseket és orsókat vágtak ki a vitorlázógépek pilótái, hogy egyik tapsvihar a másikat érte.

A műsor következő száma a motoros repülőnövendékek vizsgabemutatója volt. A növendékek iskolarepülése, majd műrepülése a legjobb bizonyítéka annak, hogy az oktatók lelkiismeretes munkája valóban csúcsteljesítményt produkált.

A Repülő Alap hatalmas kiadásai és a közönség áldozatkészsége meghozta gyümölcsét. Az Alap és az Aeroszövetség szervei lelkiismeretes munkát végeztek és fiaink megtették kötelességüket.

A növendékek műrepülését az oktatók kötelékí díszrepülése követte. A közönség ünnepélyes csendben figyelte a motorok gigantikus zenéjét. Az oktatók teljesítménye valóban egyedülállóan szép repülés volt. Ilyent még keveset láthatott a magyar közönség, sőt bátran állíthatjuk, hogy világviszonylatban is elsőrendő volt. Hatalmas éljen dícsérte meg a jól végzett feladatot, majd ütemes taps kísérte a kiképzett repülőnövendékek díszmenetét.

Mégegyszer s talán ez évben utoljára szikrázva ragyog az őszi napsugár, végigsiklik a budaörsi repülőtér épületein, a bronzzá merevedett pilóták arcvonalán, megsimogatja a fiatal fiúk alakját, akik most vizsgáztak kéthónapos repülőtanulmányaikról. Úgy mentek előttünk ezek a fiúk, mint a magyar jövő reménységei, mint a büszke magyar jövendő.

✱

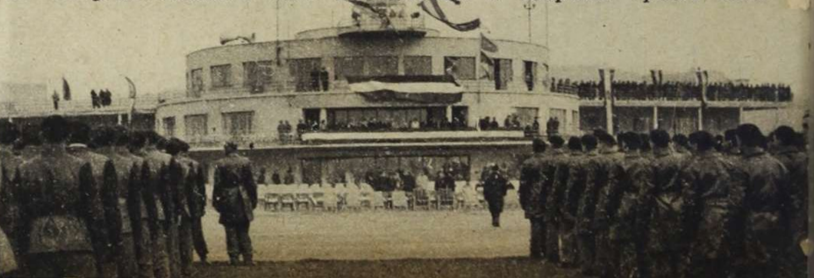
Ismét elmult egy esztendő. Ez az év az Alapnak és támogatott szerveinek fokozott munkát, nagyobb felelősséget jelentett.

Amíg hős honvédeink a szovjet arcvonalon vitézül küzdenek, repülőink bátor tettei a szövetséges társak előtt is megbecsülést szerez a magyar névnek, addig itthon lelkiismeretes munkával a legnagyobb felelősség tudatában dolgoztak oktatóink és növendékeink egyaránt s méltók legfőbb urunk Főméltóságú Kormányzó Úr dícséretére. (?)

A motornélküli bemutató »szereplői«

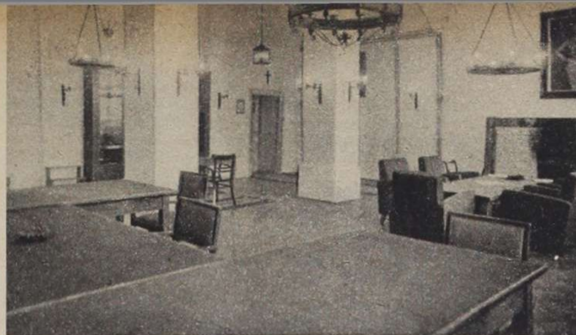


A vizsgabemutatóra váró növendékek a központi épület előtt





Nyári tiszti étkezde



Tanári szoba



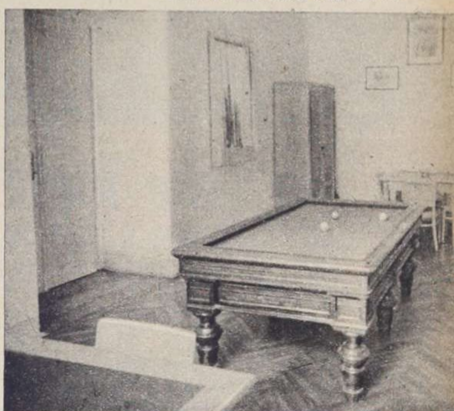
Akadémikus étterem



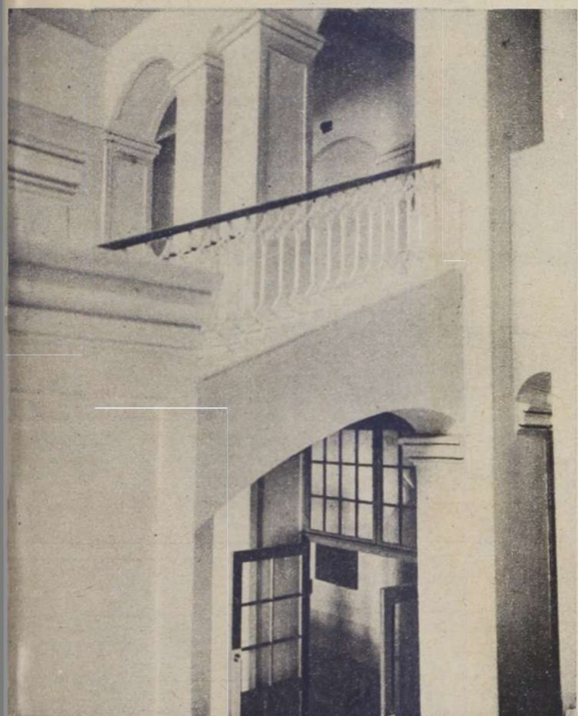
Akadémikus fodrászterem



Akadémikus társalgó



Akadémikus társalgó



Lépcsőház



Katolikus kápolna



Protestáns kápolna



A tanterem folyosója

KÉPEK A KASSAI M. KIR. HONVÉD REPÜLŐ-AKADÉMIA-BÓL



Főbejárat



Főépület



Egyik növendék jelentkezik



VITÉZ HORTHY ISTVÁN ÁLLAMTITKÁR

A HMNRA ELNÖKE SORRA LÁTOGATJA A REPÜLŐ ALAP LÉTESÍTMÉNYEIT

A magyar repülés fontos állomásait látogatja sorra vitéz Horthy István államtitkár, a HMNRA elnöke. Elsősorban az Alap létesítményei kerülnek sorra és azután a támogatott vállalatok és intézmények részesülnek abban a szerencsében, hogy a legelső magyar sportrepülő megtekinti munkájukat s annak alapján döntenek a jövő esztendő támogatásai ügyében.

Vitéz Horthy István államtitkár, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöke *Ember Sándor* országgyülési képviselő, a Magyar Aero Szövetség elnöke és *vitéz Laborczfy Rezső* ezredes, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap helyettes elnökének társaságában a délutáni órákban meglátogatta a ferihegyi sportrepülőtéren működő kiképzőkereteket. Ezen a repülőtéren tudvalevően a *Budapesti Sportrepülő Egyesület*, a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* és a *Beszkárt Sportrepülő Egyesület* kiképzőkeretei működnek.

Vitéz Horthy István és kísérete gépkocsin érkezett a ferihegyi pusztán elterülő repülőtérre. A repülőtér bejáratánál *Cziramy Zoltán* ny. repülőszázados, a motoros kiképzés országos főfelügyelője és *Kováts Sándor* főoktató, a repülőtér parancsnoka üdvözölte a látogatókat, akik a gépkocsiból kiszállva előbb a már elkészült és még épülőfélben lévő repülőgépszíneket tekintették meg.

Vitéz Horthy István és kísérete ezután a kiképzőkeretekhez látogatott el. Az egyes keretek oktatói és növendékei kétsoros vonalban álltak fel az egysoros vonalban felállított iskolagépek előtt, majd *Czirmay Zoltán* főfelügyelő adta le a jelentést. A rövid szemle után egymásután emelkedtek levegőbe a keretek gépei. A növendékek szebbnél szebb műrepülőfigurákat mutattak be. *Vitéz Horthy István* nagy figyelemmel kísérte a haderőnkívüli repülőelőképzésben részesülő növendékek mutatványait és mintaszerű leszállásait, behatóan érdeklődött az egyes kiképzőkereteknél adódó és megoldásra váró problémák iránt, majd a látottak felett legteljesebb elismerését kifejezve, kíséretével együtt az esti órákban visszatért a fővárosba.

*

Reggel 1/2 10 órakor érkezett vitéz *Horthy István* államtitkár, *vitéz Laborczfy Rezső* ezredes, az Alap helyettes elnöke társaságában Esztergom határába, ahol az esztergomi főispán, dr. *késmárki Frey Vilmos*, a helyi egyesület elnöke; *Philip József*



Az új esztergomi hangár előtt

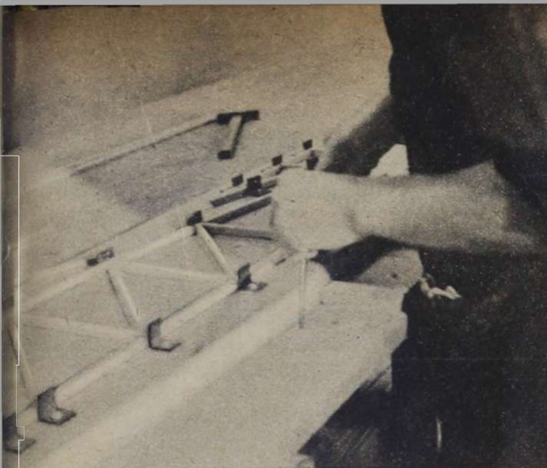


A készülő esztergomi repülőtér egyengetését tekintik meg

vitéz Horthy István, vitéz Laborczfy Rezső ezredes és Rubik Ernő mérnök társaságában tekintette meg a Cimbora kétüléses gépet.



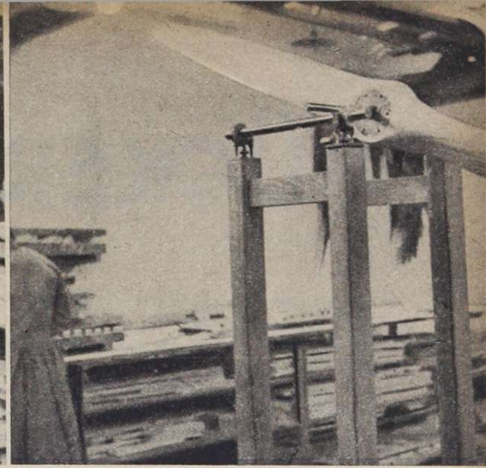




A bordakészítő üzemben



A sablonok segítségével a bordázatot leánymunkaerők készítik



Légcsavart is gyárt az Aero-Ever

és *Rubik Ernő* mérnök várták és fogadták a látogatókat.

A műúttól néhány percre már a vitorlázó telep kezdődik, ahol oly sok vitorlázótábor látott napvilágot, s ahol sokszáz magyar ifjút avattak már be a repülés rejtelmeibe.

Itt épült fel a HMNRA költségén egy tökéletesen felszerelt hangár a szükséges melléképületekkel. Ezeket a legnagyobb részletességgel tekintette meg vitéz Horthy István. Az oktatás rendszeréről, jövő terveikről és az ezzel kapcsolatos intézkedésekről Philip elnök számolt be vitéz Horthy Istvánnak.

Innen kelnek szárnyra a Rubik-féle motornélküli gépek, amelyek már annyi dicsőséget szereztek a magyar vitorlázórepülésnek.



Az új motoros alkatrészeit tekinti meg vitéz Horthy István

A »Tücskök«, »Vöcskök«, »Pilisek« és »Cimborák« társaságában láthatóan nagy örömmel járt-kelt a magyar sportrepülés legelső embere, vitéz Horthy István államtitkár.

A famegmunkáló üzemtől a »bordagyárig«, a légcsavar kiegyensúlyozó készüléktől a »Cimbora« repülőtulajdonságáig és a most készülő új 50 lóerős kis Boxer-motoros sportrepülőgéptől a készülő szállítókocsiig mindent a legnagyobb figyelemmel tekintett meg.

Ez a látogatás a legnagyobb örömet okozott elsősorban azért, mert messze nagyobb jelentősége volt, mint a megszokott elnöki látogatásoknak. Mert a HMNRA elnöke elnöki intézkedési joga mellett kiváló sportrepülő és szakember is s ebben a minőségben is ítélkezett. A látogatás végén azzal búcsúzott Rubik Ernőtől, hogy mindenben a legmesszebbmenően számíthat támogatására.

Az a néhány mondat, amivel az elért eredmények feletti elismerését tudtul adta, minden más dícséretnél és elismerésnél jobban bizonyítja azt az önzetlen és sikerekben gazdag munkát, amit Rubik Ernő szorgalmas munkatársaival, elsősorban *Mitter* Lajossal kifejtett a magyar motornélküli repülés érdekében.

*

A rend és a rendszeres munka félreérthetetlen szellemét fedezzük fel minden sarokban, minden munkaasztalon.

A famegmunkáló gépek által szétdarabolt nyersanyagot már egy bizonyos rendszer szerint válogatják és osztályozzák. Egyikből borda, a másikból főtartó lesz, a többi kevésbé igénybevett alkatrészekhez kerül feldolgozásra s a hulladék fa- és furniranyagot részben a gyár kiváló modelezői dolgozzák fel vagy más famunkák készülnek a nem repülőminőségű anyagokból.

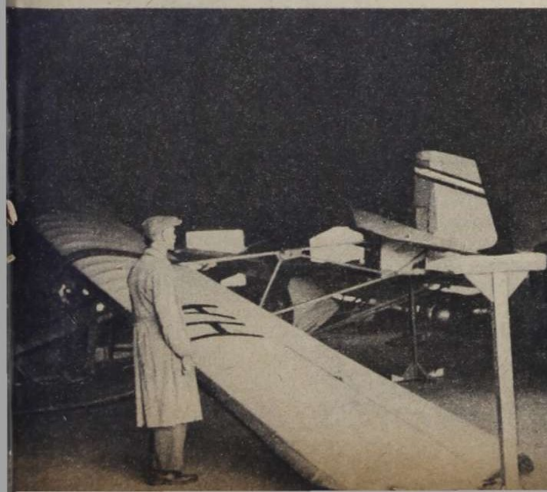
Az üzem famegmunkáló részéhez hasonló rendszerességgel dolgozik a gyár fémüzeme és a befejező munkákat végző részleg is.

A munkások szorgalmasak, a gyár bővül, gyarapodik; mind több »Tücsök« szökken ki a gyár kapuján, nap-nap után mind nagyobb számmal lendülnek az ég felé a »Vöcskök« s a »Pilis«-ek, a »Cimborák« társaságában »gyártják« a merész fordulókat az esztergomi lankások felett. *(—sy)*

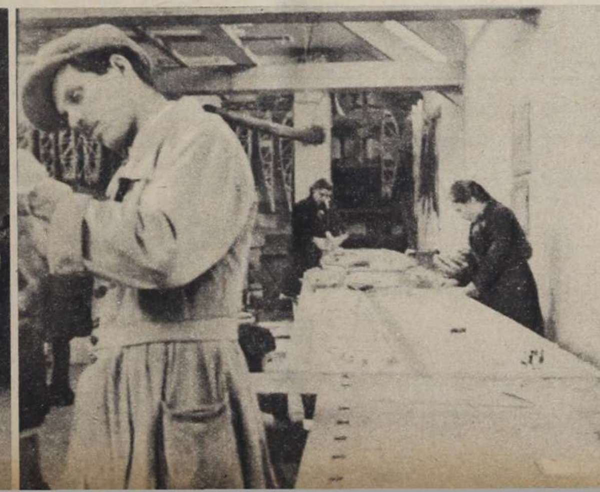


A 45 lóerős motor hajtja majd az új Rubik-gépet

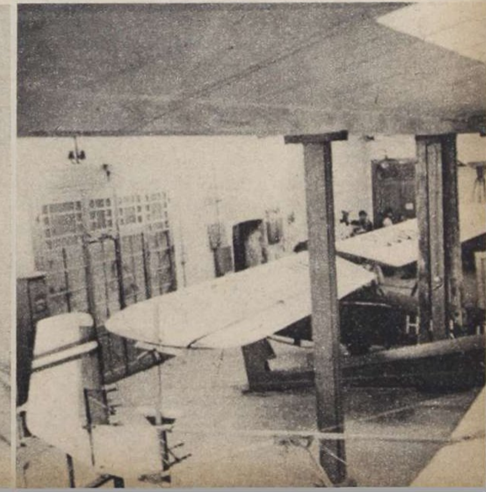
A kész gép raktárban



Alkatrész-műhely



Itt szerelik össze a Rubik-féle madarakat



BÜCKEREK HA BESZÉLGETNEK

Feladatról visszajőve állanak a *Bückerek* a starton. Békésen, örülve a semmittevésnek vesztegelnek. Mellettük a keret növendékei jóízűen falatoznak, sőt Kormos, a »stafflikutya« is második reggeli után néz. Gondjuk szemmelláthatóan semmi, mert, ha repülés közben történt is valami hiba, az érte járó lehordás után újból minden rendben van, legfeljebb az gondolkozik kissé hosszasabban — vagy 30—35 percet — a dolgok állásán, aki körülügeti a repülőteret, vagy amint Ferihegyen szokás, 100—200 »kevertet« nyom le. A gépben, repülés közben jelentkező idegfeszültség a starthelyen feloldódik. Fiatal repülőnövendékeinket majd szétveti a sok mókás ötlet, a csínytevések egymást érik. Igazi, hamisítatlan repülővidámság uralkodik itt. Bánata senkinek sincs. Még a bezártaknak sem, csak repülni lehessen. Vitatkozó csoportok alakulnak. Az egyik növendék — miután biztos dolgában — ellentmondást nem tűrően kijelenti: »Jobb ma egy lógás, mint holnap egy gépápolás«.

A legszélül vesztegló derék Bücker e kijelentést hallva, a méregtől kissé feltúrázódva átszól *HA-LCB*-nek:

A gépápolásról

— Látod, kedves komám, ez a mai repülőfiatalság. Testi épségemet napról-napra kockára teszem. Ezt lassacskán már kezdeném megszokni, de hogy a kiképzés legelső napjaitól eltekintve, bűnös nemtörődömséggel »ápolnak«, ez már kissé sok. Éppen tegnap délelőtt hallottam, amikor az a kis vörös, aki mindig magason hoz be, a farokkerekemről a fűcsomókat eltávolítva, halkan, hogy a főszerelő ne hallja, azt súgta oda barátjának: Micsoda fölösleges munka ez! Naponta egyszer is bőven elég lenne! Délután úgyis megint füves lesz. És tényleg egyszer így ápolatlanul toltak be a hangárba, a főoktató lakásával ellentétes szögletbe. Az Arado családból jöttek éppen aznap látogatóba hozzánk. A bádog majd lesült a motoromról, hogy hogyan nézek ki.

— Igazad van, — válaszolta fojtott hangon erre az őszinte kifakadásra *HA—LCF*. Bizony nehéz kenyér ez. Azért a napi kétszeri itatásért és kéthetenkénti olajkúráért annyit kívánnak az embertől, hogy az már botrányos. Eleinte, míg szoktatórepülések voltak, fordulásra és iránytartásra tanítgatták a nebulókat, mégcsak hagyján. Fönt a levegőben el-elröhögtem magamat a növendékek együgyüségén, de hangosan röhögni sem tanácsos már. Multkor is azt hitték, hogy köhögök. Mondanom sem kell teljes gázzal, majd gáz nélkül és utána újfent teljes gázzal, igen nyomott hangulatban repültem végig az egész távot.

— Hát bizony eleinte rettenetesek ezek a növendékek — folyik bele a vitába a harmadik Bücker. — Jobbra-balra ráncigálják, össze-vissza rugdossák az embert. Az egyedüli vígasz ebben az időben az, hogy az oktató is bennem ül és így legalább a végveszélytől nem kell tartanom.

Az „átejtés"

— Van egy kiképzési időszak, amikor még oktatóval sem tiszta öröm az élet. Különösen akkor durvul el hallatlan mértékben a velünk való bánásmód, amikor a növendéknek a leszállásról kezd valami halvány gőze lenni és az oktató kicsit többet enged meg a hátsó ülés bitorlóinak. Képzeljétek, hogyan jártam pár nappal ezelőtt. Nyugodtan, egyenletesen siklok, olajcsere után egyébként is kitűnően éreztem magamat. Lebegek, lebegek, egyszer csak úgy 10 méterről kezdek leliftelni. Nem akarom részletezni a dolgot, de azt a részemet, ahol nem fészkel az agy, úgy odavágtam a földhöz, hogy még ma is sajog. Vissza sem gurultam a starthoz. Amikor motorom végre leállt, elég éleshangú, egyoldalú diskurzust hallottam az oktató és a növendék között. Valami átejtésről beszélgettek, de az oktató négylábú lények neveit is beleszövögette az előadásba. Gyenge vígasz volt ez számomra. A földet először érintett részemet felemelve, két keréken toltak be a hangárba. Az egyik szerelő megvizsgált, majd így sűrítette össze véleményét: »Na, ez a vacak B már megint tropára ment.« Nem elég, hogy össze-vissza vernek, még gorombaságokat is zsebre kell vágni.

Az elveszett „hosszúfal"

— Nem akarok személyeskedni, — vette át a szót *HO—LCV* — de egyes növendékek korlátoltsága már nem is ismer határt. Az egyik például a multkoriban össze-vissza repült velem és mikor az oktató megkérdezte tőle: »Mit csinálsz te, — te növendék úr!« — azt válaszolta: Keresem a hosszúfalat. Közben a hangár félszázméteres épületére pislogott. Na, mondtam magamban, ez az ember teljesen megőrült, neki akar vinni a hosszú betónfalnak. Közben azonban tisztázódtak a dolgok, valami az iskolakörrel kapcsolatos fogalomról volt szó.

A „túlnyomott start"

— Én a magam részéről — szólt közbe az egyik növendékszakértő — a levegőben történő különböző születlen mozdulatokra nem vagyok olyan túlságosan finyás, csak földközelben érzem magamat — mit tagadjam — elég gyakran roszszul. Éppen tegnap történt, hogy az a hosszú szőke, aki a Blitz mellett teliszájjal eszik, felszállás közben úgy előre nyomott, hogy vad nyomában szagglászó vizslaként földhöz nyomott orral kínlódtam végig a fél repülőteret. Szétterpesztett futókkal ugyan mindent megtettem, ami tőlem tellett, a végén azonban mégis csak gondolkozni kezdtem, nem volna-e jobb, ha fejre állnék. Rájöttem azonban, hogy az mindkettőnkre nézve szerfelett káros volna. Főleg, vagy jobban mondva, kizárólag magamat sajnáltam.

A „rádliról"

— Öreg iskolagép vagyok, — vette fel a beszélgetés fonalát az egyik szépségtapaszokkal teletűzdelt masina — és többször megfigyeltem, hogyan pördül be a földön egyik vagy másik kartársam, de olyan »rádlit«, amilyet egyszer velem csináltak, még nem pipáltam. Vitorlázó volt az istenadta és mint tudjátok, csudamód »finoman« bánt különböző kormányszerveimmel. Ha jól emlékszem, első leszállása volt. Nagyszerűen siklik, kilebegtet, úgy tesz le három pontra, ahogyan a nagykönyvben meg van írva. Na, gondolta magában a növendék úr, milyen jól tudok én repülni, kinézett balra, vajjon mindenki látta-e a hőstettet és ez lett a veszte! De az enyém is. Bal lábbal jó kiadósan belémlépett, nem tehettem egyebet, be kellett pördülnöm. Gondoltam — miután hirhedt rádlimultam van — egy 270 fokos fordulattal megúszom a dolgot. De nem. Az ifjonc gondolt egy nagyot és merészet és miután valami gázzal való lehúzatásról már hallott harangozni, beadta a gázt. Nem nehéz kitalálni, úgy forogtam, mint egy ventillátor. Nagynehezen ellene lépett, ekkor meg úgy festett a komor jövő, hogy nekiröpülünk a repülőgépszínnek. Úgy látszik, azonban mégiscsak észhez tért. Viszonylag simán úsztam meg a dolgot, ballábra kissé megsántultam és jobb csűröm is megrándult kissé. Miután jártányi erőm még volt, bevittem őkelmét a starthelyre, gondolván, ott majd megkapja a magáét. Hát meg is kapta.

Amikor 600 méteren leáll a motor

— De, drága uraim, hát ez is valami — szólt közbe a főszerelő véleménye szerint »kissé rázó »F«. — Nekem olyan élményben volt részem, hogy még most is borsódzik a szárnyam, ha rágondolok. Ez még abban az időben történt, amikor sárga gallérral és kézelővel láttak el bennünket. Már azt hittem, átvészelem az első kiképzőcsoport barbár bánásmódját. Azzal a növendékkel történt, aki Veled kedves »B« azt a mesteri »rádlit« csinálta. Miután akkoriban a műrepülések keserves korszakát élték érthető aggodalommal néztem a történendők elé. Valami balsejtelem gyötört. Felevickéltem őkelmével a megadott ezer helyett 650 méterre és egy jólsikerült »amerikai« után már tudtam, hogy műrepüléssel akarja életemet megkeseríteni. Úgy is lőn. Gyorsorsók következtek. Egyszer köhécselési ingerem támadt, motorszívemben is roppant valami. Úgy leállt, ahogy az a pilótaálmoskönyvben megvan írva. Képzeljétek el; itt lebegtem 600 méteren, megfürödve a napfényben egy kezdő repülővel. Pilótám észbekapva előrenyomott. Egy kör leírása után befordultunk a leszállási irányba és a »reptér« széle fölött úgy kétszáz méterre lehettünk. Gondolhatjátok mit éreztem. Pontosan kiszámítottam magamban, ha így megy tovább, a repülőtér tulsó oldalán lévő házak tetején

érek »földet«. De nem. Balra csűrtek, jobbra léptek. Na gondoltam magamban, lehet ebből még valami. Szerencsésen lecsúszva, majd kilebegtetve, pontosan a leszállójel mellett értem hírhedt három pontomon talajt. Fellélegzettem. Úgy vélem, a keret főoktatója is. Két hétig pihentem ezután az idegizgalom után. Szívbajomat ezalatt az idő alatt kikúrálták s azóta újból az iskolagépek keserű kenyerét eszem. A viszontlátásra, kartárs urak, egy kis déli pihenőre a hangárban.

*

Valóban olyanok ezek a derék iskolagépek, hogy szinte lelkük van. A lehető legjobb bánásmódot érdemlik meg. Magyar életeket visznek biztonságos szárnyaikon. Engedelmes szolgák és hű barátok egyszerre.

László István



Szárnyról szárnyra

Varga József kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter megszüntette a minisztérium V. szakosztályát (forgalmi kereskedelmi repülési ügyek) és két repülési szakosztályt szervezett. Az egyik az: V/a. szakosztály, amely a közforgalmi repülés igazgatási ügyeit viszi, a másik az V/b. szakosztály, ez az utóbbi a közforgalmi repülés jogi, nemzetközi és légibiztonsági ügyeit vezeti. Az újonnan szervezett két szakosztály felülvizsgálatával a miniszter vitéz *Héjjas* Iván dr. miniszteri osztályfőnököt bízta meg.

*

Az illetékes légügyi szaktényezők felülvizsgálták és jóváhagyták *Rubik* Ernő kismotoros gépének szerkesztési terveit. Rubikék már megkezdték a kisgép építését, tavaszra elkészül a kismotoros, egyszemélyes magyar gép, amelyet nagy érdeklődéssel vár a magyar sportrepülővilág.

*

A kolozsvári repülőnap budapesti repülővendégei között volt — szokása szerint szerényen meghúzódva — *Tóth* Géza, a magyar sportrepülés meteorológusa. Minden nagyobb repülőeseményen ott van, repülőtáborokban is mindig kéznél van és szaktanácsaival, oktatásaival már nélkülözhetetlen a sportrepülésben. Távrepülésre, magassági repülésre eredményesen nem is lehet elindulni már nélküle, tanácsait minden nagyobb út előtt kikérik és meg is tartják. Soha nem téved.

Sajnos, még nincs a sportrepülésnek többszemélyes — mondjuk: négyszemélyes — csukott túragépe, a kétüléses gépek foglaltak voltak oda-vissza. *Tóth* Gézának már nem jutott hely motoros gépben, a MÁV Goevier-jében repülte át vontatásban oda is, vissza is a Királyhágót. A hosszú vontatásos légiút nem a legnagyobb repülőélvezet volt, de vállalta, szívesen, mert tudta, hogy Kolozsvárott is szükség van rá.

KÖVETENDŐ PÉLDA

A *Magyar Szárnyak* legutóbbi számában cikket írtunk a vöröskeresztes sebesültszállító repülőgépről. A cikknek érdekes és példátadó visszhangja volt. A *Magyar Wolframlámpa-gyár Kremenizky János R.T.* ugyanis a következő levelet intézte szerkesztőségünkhöz:

»Nagy érdeklődéssel olvastuk b. lapjuk f. hó 15.-i számában a honvédség vöröskeresztes sebesültszállító repülőgépéről szóló cikket és örömteljes csodálattal értesültünk arról a rendkívül nagy szolgálatról, amelyet ez a gép sebesült és beteg honvédeink gyors és biztos hazaszállítása érdekében végez.

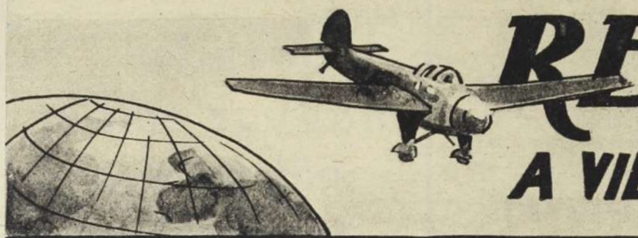
Különös érdeklődéssel olvastuk a cikknek azt a részét, amely a sebesült vagy beteg honvédeknek a légi szállítás alatt történő élelmiszerrel való ellátására vonatkozik. Minthogy gyárunk hőpalackokat is készít, indítva érezzük magunkat, hogy sebesültszállító repülőgépen való használatra *14 db. kb. 1 liter űrtartalmu 48 órás Orion hőpalackot tisztelettel felajánljunk.*

Kérjük tek. Szerkesztőséget, szíveskedjék ezt a 14 db. egyidejűleg b. címükre megküldött hőpalackot *rendeltetési helyére*, a repülőgépen szállított honvédeink használatára eljuttatni.

Igaz szívből örvendenénk azon, ha ezzel — csak kis mértékben is — sikerülne hozzájárulnunk a szállított betegek és sebesültek állapota *jobbrafordulásának előmozdításához* azzal, hogy a légi szállítás alatt megfelelő forró vagy hideg ital álljon rendelkezésükre.

Fogadja tek. Szerkesztőség őszinte nagyrabecsülésünk kifejezését.«

A részvénytársaság felkérésének örömmel tettünk eleget s hisszük, hogy *példaadásuk sok követőre* talál.



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Szervezés, légügyi politika.

Az Egyesült Államok hadikiadásai. A fegyverkezési programm megindulásától 1941 július 15-ig az Egyesült Államok kormánya hadi célokra 50.7 milliárd dollárt költött. Ez az összeg magában foglalja a még ki nem fizetett, de már jóvá hagyott kiadásokat is.

Ennek mintegy a negyedrésze szolgált repülőgépek beszerzésére, azonban a többi tételek között is vannak olyanok, amelyek a légierők kiépítésére fordíttattak. (Pl. fegyverzet, lőszer. ipari berendezések stb.)

A közel 51 milliárd dollár hadikiadás a következőképpen oszlik meg:

Repülőgépek beszerzésére:	11.957,000.000
Hadihajókra és keresk. hajókra:	8.483,000.000
Fegyverzetre és lőszerre:	8.081,000.000
Ipari létesítményekre:	5,530,000.000
Katonai épületekre:	4.353,000.000
Felszerelésre és ruházatra:	4.000,000.000
Egyéb célokra:	8.381,000.000
Összesen:	50.785,000.000

dollár.

✱

Nagybritannia hadikiadásai. Nagybritanniának a háború első két esztendeje 7.018,000.000 fontjába került. A rendes bevételek ennek csak a 40%-át fedezték, míg a többi különböző kölcsönökből nyer fedezetet. A háború 1941 júniusban naponta 10,250.000 font sterlingjébe került az angoloknak. Ez a szám őszre 11,000.000 fontra emelkedett. *Sir Kingsley Wood* pénzügyminiszter, — aki a háború első évében a légügyi minisztériumot vezette — immár a harmadik egymillió font sterlingről szóló rendkívüli hiteligénylését nyujtotta be a házba, amit a parlament ezúttal is megszavazott.

✱

A törökországi krómért az angolok amerikai repülőgépekkel fizetnek. Az angol kormány — az Interavia jelentése szerint — rövidesen 36 darab amerikai Curtiss P—40 vadászegyülésest szállít Törökországnak. Ezek közül szeptemberben négy már Törökországba érkezett.

✱

Pricolo tábornok olasz légügyi államtitkár *Bernasconi* tábornok kíséretében október elején repülőgépen Berlinbe érkezett, ahol *Milch* vezértábornagy, légügyi államtitkárnál látogatást tett.

Pricolo tábornok később továbbrepült a keleti arcvonalra, s itt *Göring* birodalmi tábornagyot látogatta meg, majd megszemlélte a keleti arcvonalon harcoló olasz repülő csapatokat.

✱

Gurul a dollár... Az angol-amerikai szövetség a *land-and-lease*-egyezmény alapján eddig 7 és félmilliárd dollárjába került az amerikai adófizetőknek. *Roosevelt* a közel multban a kongresszustól további 5.985 millió dollár rendkívüli hitelt kért a barátságos demokrata államok — értsd: Nagybritannia és Szovjetoroszország — megsegítésére. A *land-and-lease*-egyezményt újabban a Szovjet-unióra is kiterjesztették, holott a háború elején a Szovjetnek csak készpénzért voltak hajlandók szállítani.

Az új hiteligénylésben a repülőgépek és tartalékalkatrészek tétele 685.000.000 dollárral szerepel.

✱

Katonai repülés

Lützow német őrnagy október 24-én 101-ik, *Collos* százados pedig október 20-án 80-ik légi győzelmét aratta.

✱

Dowding angol repülőtábornagyot és *Pettinson* repülő-altábornagyot nyugdíjazták. *Dowding* a háború elején az angolvadászerők parancsnoka volt és egyúttal rá volt bízva egész Anglia légvédelme. Állásától egy évvel ezelőtt mentették fel és Amerikába küldték, ahol az amerikai repülőgépbeszerzések ügyét irányította. Rajtuk kívül három repülő vezérőrnagyot is nyugdíjba küldtek.

✱

Eady tábornok, a Dél-Afrikában működő brit katonai bizottság vezetője repülőbalesetnek esett áldozatául.

✱

A német Heinkel »He-111«-es repülőgépekre bombák helyett két torpedó is felfüggeszthető. Tekintettel a He—111-es gépek nagy működési sugarára, feltehető, hogy a torpedókkal felszerelt Heinkelek az óceán fölött a jövőben bő szerephez fognak jutni.

✱

A *Normandie* francia óceánjáró gőzöst, amelyet az amerikai kormány lefoglalt, az amerikai haditengerészet szolgálatába állítják és állítólag repülőgépszállító hajóvá alakítják át.

✱

Baleset az óceán fölött: 44 halott. Sir Archibald *Sinclair* légügyi miniszter az angol parlamentben elhangzott interpellációra válaszolva elismerte, hogy két amerikai Consolidated B-24 »Liberator« az Atlanti-óceán fölött megsemmisült, sőt az RAF-nek egy harmadik futárrepülőgépe is szerencsétlenül járt Amerika és Anglia között. A két első esetnél 44 emberélet pusztult el, — főleg pilóták, akik úton voltak az amerikai kiképzőtáborokból Anglia felé.

A miniszter tagadásba vette azt, hogy szabotázs történt volna és azt állította, hogy az egyik esetben navigálási hiba, míg a másik esetben vezetési hiba történt.

Az »Illustrious« és a »Formidable«: Nagy-Britannia két erősen sérült repülőgépszállító hajója Amerikában van javítás alatt.

✱

A kanadai repülőkiképző központokban 600 amerikai oktató működik. A repülőnövendékek 8 százaléka szintén amerikai.

✱

A mozgó célok elleni bombázás gyakorlására az amerikaiak négy páncélozott hajót építtetnek, amelyekre 50 kg-os vakbombákat fognak ledobni gyakorlatképpen. Egy-egy páncélhajó 1 millió dollárba kerül. Sebessége: 20 csomó lesz.

✱

REPÜLŐSPORT

A magyar vitorlázó repülők az idén 60 teljesítményrepülést végeztek és eddig tizenhatan szerezték meg az ezüstkoszorús teljesítményjelvényt. Ezek a következők:

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület tagjai közül: *Balázs* Andor, *Beniczky* Lajos, *Czékus* Erzsébet, *Huber* István, *Kapuváry* Jenő, *Patay* Gyula, *Tátraaljai* Endre és *Vadas* László.

A budapesti MOVE repülőosztályának tagjai közül: *Laicha* László, *Méray-Horváth* Róbert, *Szulinszky* Sándor és *Tassonyi* Edömér.

Ezenkívül *Fábián* Attila, a MÁV Sportrepülő Egyesület, *Horváth* Tibor, a Gamma Sportrepülő Egyesület, dr. *Kertész* László, a Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület és *Retkes* Sándor, a budapesti Cserkészrepülő Egyesület tagja.

A nagyobb teljesítményrepülések közül kiemelkedik *Szilas* Tibor 2803 méteres magassági repülése, amely új magyar csúcsteljesítmény, továbbá *Ozsdolay* György 300 kilométeres távolsági vitorlázása Esztergom és Méhesfalva között, *Retkes* Sándor célrepülése a Hármashatárhegytől Esztergomig és vissza s nem utolsósorban *Harmat* Izabella 6 órás vitorlázó repülése, amely magas női csúcsteljesítmény.

A magyar ifjúságnak a motornélküli repülés terén végzett derekas munkája és sikerei a magyar vitorlázó repülők rátermettségére és helyes vezetésére engednek következtetni, akik a rájuk bízott feladatokkal komoly esetben is megbirkóznak.

Az elért eredményekben derekas része van a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalapnak is, amely támogatásban részesítette a vitorlázó repülőket.

✱

22.025 darab repülőgép van az Egyesült Államokban polgári tulajdonban. Egy évvel ezelőtt a polgári repülőgépek száma 13.878 volt.



Légiharc a szovjet arcvonal felett.
(Pfannl Egon rajza)

Megfigyelő tanfolyamot végez 2000, oktató tanfolyamot pedig további 2000 növendék.

A polgári pilóták száma Amerikában — a légügyi hivatal szerint — 1941 július 1-én 82.277 volt. Kétszer annyi, mint egy évvel ezelőtt. Ezek közül 80 százalék sportrepülő és csupán 20 százalék jogosult a repülőgépvezetést iparszerűen űzni.

✱

A németek krétai támadásából leszűrt tapasztalatok alapján az amerikai repülés vezetőköreit erősen foglalkoztatja a vitorlázó repülés katonai jelentőségének kérdése. Eddig a vitorlázó repülést katonai szempontból nem sokra értékelték.

✱

Új ejtőernyős világrekord. Az Illinois-állambeli Harveyben *Starnes* Artúr 10.000 m magasból ugrott le ejtőernyővel, amelyet a földtől mintegy 300 m magasságban nyitott ki.

✱

LÉGIFORGALOM

Libéria köztársaság fővárosában: Monroviában az Egyesült Államok repülőtámaszpontot rendeznek be, egyelőre a légiforgalom számára.

✱

Kubában egy forgalmi repülőgépbe a levegőben villám csapott. A gép elégett.

✱

Kanada és Alaska között 4100 km hosszú vonalon légiforgalom bevezetését tervezik.

✱

Törökországban november 1-én megszűnik a légiforgalom. A forgalom megszüntetését az évszak előrehaladottságával okolják meg.

✱

A kínai-amerikai légijáratok repülőgépei közül eddig 8 esett a háborúnak áldozatul.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Mikorra fejlődik fel az amerikai hadiipar? A demokrata államok reménye sorsuk és jövőjük jobbrafordulása iránt főkép az amerikai hadiipar teljesítőképességében összpontosul. A kérdés lényege akörül fordul meg, hogy melyik az az időpont, amikor az amerikai hadiipar teljesen felfejlődik és az ipari termelés hányad része állítható a háború szolgálatába.

Ezekre a kérdésekre ad feleletet a legilletékesebb hely: az amerikai tervgazdálkodási hivatal (U. S. National Resources Planning Board); ez a felelet azonban aligha alkalmas arra, hogy a demokrata kedélyeket felderítse.

A jelentés ugyanis azt állítja, hogy az amerikai ipar csak 1944-ben éri el a hadianyagtermelés tetőpontját, holott a különböző jóslatok és számítások ezt már legalább két évvel előbbre helyezték.

A jelentés szerint 1941 végén a helyzet az Egyesült Államokban a következő lesz:

A fegyveres erő létszáma	1,800.000 fő
A hadiipar munkáslétszáma	4,800.000 „
A többi iparágak „	45,200.000 „
Munkanélküliek létszáma	5,1 .000 „

A lakosság bevételét 1941-ben 84 milliárd dollárra becsülik.

Ezzel szemben 1944-ben — a jelentés szerint — a következő lesz a helyzet:

A fegyveres erő létszáma	3,500.000 fő
A hadiipar munkáslétszáma	23,500.000 „
A többi iparágak „	33,000.000 „
Munkanélküliek létszáma	0 „

A lakosság bevételét a jelentés 1944-ben 105 milliárd dollárra becsüli.

✱

Alumíniumhiány. Az alumínium a repülőgépgyártás egyik legfőbb nyersanyaga. Az Egyesült Államok repülőipara egyre fokozódó követelményeket támaszt az alumíniumot előállító iparral szemben, amelyet az csak a legnagyobb nehézségek árán tud teljesiteni.

A nehézség főkép gazdasági természetű. Nemcsak az alumíniumérc-bányászat arányait kell növelni, hanem számolni kell azzal is, hogy az alumíniumelőállítás nagy befektetéssel járó olvasztókat kíván, amelyek igen sok elektromos energiát fogyasztanak. Tehát az olvasztókon kívül új, nagy villamos erőtelepeket is létesíteni kell. Viszont kérdés, hogy a háború után fellépő dekonjunktúra mellett ezek a berendezések nem vesztik-e el létjogosultságukat. Ezért az alumíniumipar nem szívesen és csak vonakodva vállalkozott arra, hogy saját anyagi erejéből olyan arányú iparfejlesztésbe kezdjen, amilyent a repülőipar rohamos fejlődése, valamint egyéb hadiiparágak megkívántak.

Ha viszont nem ment volna bele abba, hogy résztvegyen a fejlesztési programban, ez esetben azzal kellett volna számolnia, hogy a háború után az állam által támogatott új gyárak veszélyes konkurrenciát fognak jelenteni neki.

Ezért az alumíniumgyártás fejlesztése körül az Egyesült Államokban bizonyos nehézség volt tapasztalható még nemrégiben is.

Az Egyesült Államok alumíniumtermelése az utóbbi években a következőképpen alakult:

1938-ban	130.100 t
1939-ben	148.300 t
1940-ben	187.000 t
1941-ben	270.000 t (várható)

Az 1941 márciusi 20.000 t alumíniumból 16.000 tonnát vett igénybe a hadiipar. Az áprilisban előállított 21.700 tonnából 18.000 tonnát és a májusban előállított 23.600 tonnából 22.200 tonnát. Tehát a polgári szükséglet fedezésére jóformán semmi sem maradt. A repülőipar havi szükséglete 1941 őszén mintegy 12.000 tonna volt, amiből mintegy 2000 repülőgép előállítására lehet következtetni havonta.

Ez a szám körülbelül megegyezik a más oldalról kiszámított adatokkal is, azzal a hozzáadással, hogy ebben az iskolarepülőgépek aránylag nagy száma is bennfoglaltatik. Ha a nehézbombázók havi termelését 500-ra akarják fokozni, akkor ez az alumíniumtermeléssel szemben is új követelményt fog jelenteni. Tehát az alumíniumipar nem maradhat meg sem az 1941-es színvonalon, sem az 1942-re tervezett 325.000 tonna évi termelésnél, hanem tovább kell emelkednie egészen a 720.000 tonna évi mennyiségig, amelyben a repülőipar szükséglete mintegy 540.000 tonnával szerepel.

Ez csak új, nagy üzemek és állami támogatás mellett fog az amerikai iparnak sikerülni és a kérdés semmiesetre sem oldható meg rövid idő alatt. Kanada segítségére is számíthat ugyan az Egyesült Államok, de Kanadának saját repülőgépgyártása és egyéb hadianyagipara is van, amely az ott előállított alumínium nagyrészét felemészti.

Érdekes, hogy az alumíniumgyártás fokozódása az alumíniumelőállítás terén a gazdaságosságot mily nagy mértékben előmozdítja. 1 kg alumínium ára 1940-ben 40 centről 34 centre, 1941-ben pedig 30 centre esett le. Azt várják, hogy a kg-kénti ár 20 centnél fog majd megállapodni.

✱

Alumíniumtermelés Olaszországban. Az utóbbi évek folyamán Olaszországban is ugrásszerű fejlődés volt tapasztalható az alumíniumtermelés terén.

1936-ban	15.900 t
1937-ben	22,900 t
1938-ban	25.800 t
1939-ben	32.000 t
1940-ben	40.000 t
1941-ben	50.000 t a termelés.

Öt év alatt tehát a háromszorosára nőtt ez az iparág és remélik, hogy 1943/44-re elérik az évi 100.000 tonnát.

✱

Munkáshiány az amerikai repülőiparban. A szakszemélyzet hiánya egyre érezhetőbb az amerikai repülőiparban. Ezen részint a feketék, részint a nők alkalmazásával akarnak segíteni. Feketéket eddig nem szívesen alkalmaztak az amerikai repülőgépgyárak. Most három nagy repülőgépgyár: a *Curtiss-Wright*, a *Grumman* és a *Republic* a színesek számára tanfolyamokat rendez, ahol a felvételre kerülőket szakoktatásban részesítik.

Nőket szintén csak szórványosan alkalmazott eddig az amerikai repülőipar. A női alkalmazottak mindössze 1 százalékát tették ki a férfialkalmazottak létszámának. Ezzel szemben Angliában ez a szám 40—50 százalék és valószínű, hogy Németországban is hasonló a számarány. Ezért az illetékes amerikai kormánytényezők olyan irányban befolyásolják a repülőipart, hogy a munkáslétszám szaporításának ezt a lehetőségét jobban aknázzák ki a jövőben.

A bérkérdés is sok nehézséget és zavart okoz. Ezért a sajtó és a közvélemény egy része olyan törvény életbeléptetését követeli, amely a sztrájkot eltiltja.

✱

A spanyol Hispans Suiza-gyár vadászrepülőgépek előállításával fog foglalkozni.

✱

A svéd repülőipar megteremtésével kapcsolatban a belföldi alumíniumgyártás növelését is szorgalmazzák. Az évi termelést 5000 tonnára akarják fokozni.

✱

Japán is fejleszti alumíniumiparát. 1938-ban 17.000 tonna volt a termelés. 1941-ben 65.000 tonnára becsülik. A fejlesztést ezen lényegesen túlmenően: 260.000 tonnáig akarják fokozni.

A FORDULÓ

VÍZSZINTES SÍKBAN VÉGREHAJTOTT FORDULÓ

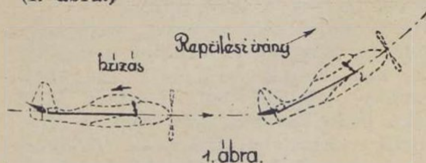
Egy forduló végrehajtásánál elsősorban figyelemmel kell lennünk a fordulót irányító kormányszervek hatásaira.

Minden fordulóban három kormányszervet térítünk ki :

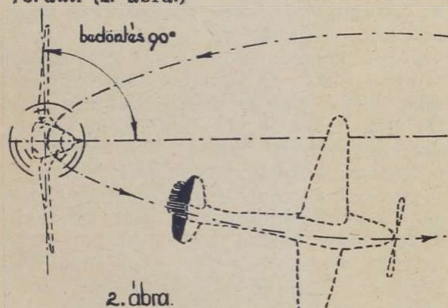
1.) a csűrőlapokat,
2.) magassági kormányt,
3.) oldalkormányt.

Ezen kormányszerveknek a repülőgépre való hatása ismert. Tekintettel azonban a fordulásban lévő gép gyakran erősen bedöntött helyzetére, különös figyelemmel kell kísérnünk a magassági és az oldalkormány módosuló hatásait.

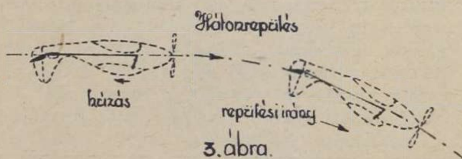
Egy vízszintesen repülő gép a magassági kormány meghúzására *emelkedik.* (1. ábra.)



Ha a gép 90°-ra bedült, akkor ugyanezen kormány meghúzására a repülőgép *fordul.* (2. ábra.)

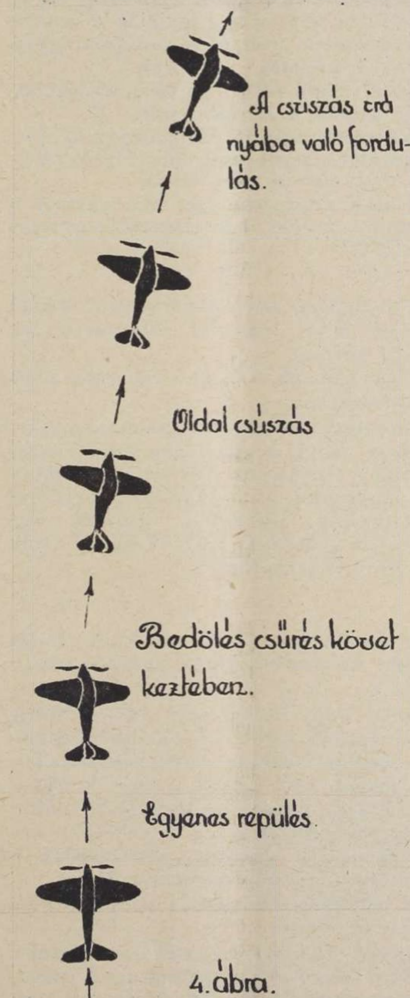


Ha a repülőgép 180°-os fordulással a hátára kerül és hátán repül, akkor a magassági kormány meghúzására *süllyed.* (3. ábra.)



Hasonlóképpen módosul a repülőgép helyzetével az oldalkormány hatása is, mert amíg a vízszintes repülés esetén az oldalkormány kitérítése a repülőgéporrát kis mértékben *elfordítja,* addig pl. 90°-os bedölés esetén már ez az oldalkormány kitérítése a repülőgéporrát *felemeli.* A szélső értékek között természetesen a két végsőhatás összetevő eredője mutatkozik. Igy pl. egy kevésbé bedöntött repülőgép esetén, ha meghúzzuk a magassági kormányt, úgy a repülőgép fordulni kezd, de egyúttal a magassági kormány felemelve tartja a repülőgép orrát is. Ez megfigyelhető, mert ha ugyanennél a bedöntésnél a magassági kormányt továbbhúzzuk, akkor a gép továbbra is fordul, de egyúttal szemmelláthatóan felemeli az orrát és emelkedik.

A repülés egyes helyzeteiben tehát a kormányszervek irányító hatása megváltozik. 90°-os bedölés esetén a magassági kormányból, oldalkormány lesz, az oldalkormányból pedig magassági kormány. A magassági kormánynak a felfelé irányító hatása legerősebb a vízszintes repülésnél. (0°.) Ennek hatása 45°-os bedölésig csökken, majd 45° után a fordító hatás domborodik ki. A kormányszervek egymásra való hatása, illetve ezeknek összhangba hozása, helyes és gazdaságos kezelése, a gyakorlati repülőgépvezetés tudománya.



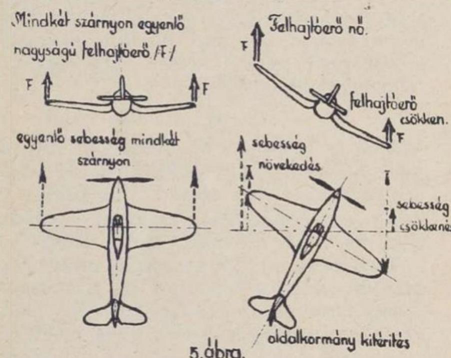
A forduló gyakorlati végrehajtása szempontjából, minden forduló sikerességének legelső követelménye a helyes *bevitel.* Itt különböző elméletekkel találkozunk arravonatkozóan, hogy a repülőgépet milyen párhuzamba vont kormánymozdulatokkal vigyük be a fordulóba. Szükséges és érdekes ezeket a véleményeket átgondolni. Lássuk tehát :

Egyesek azt tanítják, hogy a csűrőkormánnyal, mások pedig azt, hogy az oldalkormánnyal és ismét mások szerint mind a két kormányszerv egyidejű harmonikus mozgatásával vigyük repülőgépünket a fordulóba. Melyik elv a helyes ?

Tegyük fel, hogy a repülőgép csűrés által kezdett fordulni. Ez lehetséges, mert a csűrésnek egyenesvonalú repülésnél az a hatása, hogy a repülőgépet hossztengelye körül forgatja.

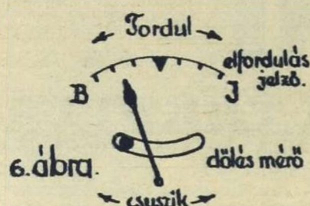
Amint azonban a gépnek a hossztengely körüli csűrését megállítjuk, a repülőgép a becsűrt oldal felé csúszni kezd és megváltoztatja pályáját. A repülőgép most ferdén van megfújva, mint egy vitorláscsónak, amely a mindenkori szélirányba beáll. (4. ábra.)

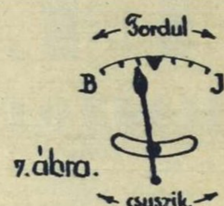
Másik esetben a repülőgép az oldalkormány kitérítése által fordul. Természetszerűen engedelmeskedik, mert az oldalkormány kitérítése a repülőgép függőleges tengelye körüli elfordulást eredményezi. Ez az elfordulás a külső szárnyon sebességet növel és ott nagyobb felhajtóerőt eredményez. Ez a felhajtóerő emeli meg a külsőszárnyat. Ezzel szemben a belsőszárnyon a sebesség csökken és vele együtt a felhajtóerő kisebbedik. Végeredményben a repülőgép bedöl és fordulóba megy. (5. ábra.)

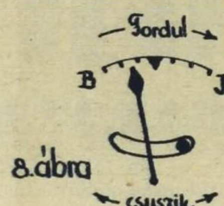


A fentiekből látható, hogy az oldalkormány és csűrőkormány egymástól független használata által is lehet fordulni. A repülőgép így lassabban és szakaszosabban fordul, mint a mindkét kormányszerv harmonikus és együttes használatánál, amelynél a forduló a legkönnyebben végezhető.

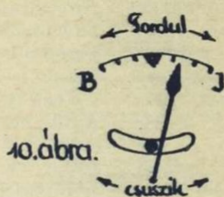
Mindenesetre az egyes sárkánytípusok sajátos tulajdonságai külön követelményeket támasztanak az oldalkormány vagy a csűrőkormány enyhébb vagy élénkebb kezelésére, azonban tökéletes és biztonságos fordulóba való bevitelhez mindig két kormányszerv (oldal- és csűrőkormány) együttes kezelése tartozik, amihez csatlakozik a harmadik szerv, a magassági kormány. Egy helyes forduló végrehajtása a következőképen történik :

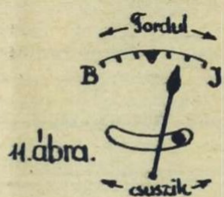












1.

Minden vízszintes síkban végrehajtandó forduló előtt, a repülőgépet nyugalmi helyzetbe kell hozni, mert csuszkálva nem lehet fordulót kezdeni s viszont ha a repülőgép vízszintesen repül, úgy a forduló végrehajtása igen könnyű.

2.

A fordulóhoz elhatározott sebességet létrehozzuk úgy, hogy gázt adunk, vagy a fordulót megelőzően a repülőgépet kissé megnyomjuk. Ha már előzően elegendő sebesség áll rendelkezésre, úgy ezeket a fogásokat elhagyjuk.

3.

Mind a *három* kormánynak (csűrő-oldal-magassági) egyidejű működtetésével a repülőgépet belevisszük a fordulóba. A csűrés egy gondolattal megelőzi a magassági kormány húzását, mely utóbbinak szerepe főleg akkor kezdődik, mikor már inkább szűkíti a forduló ívét, mint emeli a gép orrát. A magassági kormány meghúzása a repülőgép bedőlésének mértékével növekedjék. A becsűréssel egyidőben és annak oldalára nagyon enyhén belépjük az oldalkormányt is, mely a bedőlés mértékének növekedésével egyre hatásosabban átveszi a magassági kormány szerepét.

4.

Amint a repülőgép el kezd fordulni, a belépett oldalkormány kitérítésével visszajövünk, sőt ha kell, az ellenkező irányba túl is lépünk. Ezt is csak addig a mértékig, hogy a gép orra mindenkor a látóhatáron megmaradjon és ne csússzon.

5.

A repülőgép fordul. A gép orra a látóhatáron fut. Figyeljük a legkisebb elmozdulásokat is (a szárny vagy a motorburkolat egy pontjának a látóhatáron való futását), érzékeinkkel ügyeljünk az előforduló hibákra, hiszen ilyenkor a »kényelmes ülés« azonnal megszűnik; nem utolsó sorban jelentős segítség számunkra a

keresztdőlés-mérő (golyó),
sebességmérő és az
emelkedés- és süllyedésmérő.

Ha ezeket a kívánt értékeket mutatják, vagyis: ha a keresztdőlés-mérő golyója középen van, az emelkedés- és süllyedésmérő 0-án vagy a kívánt süllyedés, illetve emelkedés értékét, a sebességmérő pedig az állandó jellegű sebességet mutatja, akkor a forduló hibátlan.

A golyó a fordulásban lévő repülőgépnek két hibáját mutatja ki:

1. a csúszás (csúszást befelé),
2. a tolódást (csuszás kifelé).

Balforduló esetén a golyó középen van, az elfordulás jelző pedig mutatja a repülőgép fordulási irányát a forduló nagyságának megfelelően. (7. ábra)

A jobbforduló helyes golyó és elfordulásjelző állását a 10. ábra jelzi.

Az elfordulásjelző annál nagyobb értéket mutat, minél nagyobb az irányváltozás nagysága a fordulóban.

Nézzük most azt, hogy mik lehetnek a forduló közben felbukkanó gyakori hibák:

1.

A repülőgép befelé kezd csúszni. »Fejét leadja« és a sebesség rohamosan nő. (6—11. ábrák.)

Hiba: Túl sok a forduló irányába adott oldalkormány.

Javítása: Az oldalkormánnyal *ellenelépünk*, vagyis a repülőgép fejét visszahozzuk a horizontra. Igy tehát az oldalkormányt már, mint magassági kormányt alkalmazzuk. Ugyancsak húzzunk egy keveset a magassági kormányon is, annak emelőerejét kihasználva.

2.

A repülőgép a fejét látóhatár fölött tartja, de emellett befelé csúszik. (6—11. ábrák)

Hiba: Vagy túlságosan a dőlési irány ellen léptünk, (erősen felhoztuk a repülőgép fejét a látóhatár fölé), vagy a kelletnél jobban bedöntöttük a repülőgépet.

Javítása: Kissé *visszacsűrünk*, ezáltal nagyobb felületet adunk a nehézségi erő hatásának és egyúttal visszalépjük a repülőgép felemelkedő orrát.

A repülőgép nem halad a kívánt íven és kifelé csúszik.

Hibák: Elégtelen a bedöntés mértéke, így kevés erő áll rendelkezésre a sugárirányú röppentő erő felvételéhez és túlzottan hatékony a kitérített oldalkormány. (8. 9. ábrák.)

Javítása: A repülőgépet *jobban bedöntjük* a forduló irányába és egyúttal a magassági kormányt meghúzzuk és ha szükséges, az oldalkormányból visszalépünk.

Egy fordulóban levő repülőgép bedöntésének mértéke mindenkor a fordulóban keletkezett erőt (F.R.N.) határozza meg. Ha a gép bedöntése kevés, úgy a repülőgép kifelé csúszik és nem tudjuk kellőképen szűkíteni a fordulót. Ha sok a bedöntés, akkor viszont a repülőgép befelé csúszása által magasságot veszít. Mindkét csúszási helyzet kis gépsebesség esetén veszélyes repülőhelyzetet teremthet (dugóhúzó, lecsúszás, stb.) A külső szárny nagyobb sebessége és így nagyobb felhajtóereje miatt (5. ábra) a repülőgép a fordulóban a bedöntés megállítása után is még tovább dőlne, miértis a csűrőkormánnyal kis mértékben a bedőlés ellen tartunk, de ennek nagyságára ügyeljünk.

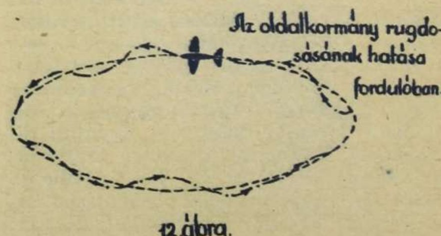
A bedöntés nagysága a forduló minden pontján egyenletes legyen, különben a fellépő erők állandóan változni fognak. Ezzel egyidejűleg a repülőgép helyzete is minduntalan megváltozik.

Vannak egyes repülőgépfajták, ahol úgyszólván alig szükséges valami oldalkormánykitérítés a repülőgépeknek fordulóban való beviteléhez (nagyon fordulékony gépek). Ezeknél a gépfajtáknál a repülőgép bedöntése után meghúzzuk a magassági kormányt és a repülőgép orrát az oldalkormány segítségével tartjuk a látóhatáron.

Ha a döntés után nehezen, vagy egyáltalában nem akar fordulni a repülőgép, úgy annak fordulását az oldalkormány adagolásával segítsük elő. Utána pedig, midőn már fordul a gép, vegyük vissza a kitérített oldalkormányt, különben a gép leadja az orrát. (6. 11. ábrák.)

A repülőgép sebességtartását a fordulóban nem a gáz adagolásával, hanem a kormányokkal kell szabályozni. Egy helyesen végrehajtott fordulóhoz aránylag kis kormánymozdulatok tartoznak. Minden esetre az oldalkormány hibáját nem lehet a csűrőkormányokkal kijavítani. Nem lehet és nem szabad az egyes kormányszervek hatása ellen dolgozni (ellentétes kormánymozdulatok). Ha egy fordulóból a repülőgépet nagy magassági kormánymozdulattal kell kivenni, akkor egész biztos, hogy valamit elhibáztunk, főleg az oldalkormány ellen dolgoztunk. Ugy ezek az ellentétes kormánymozdulatok, mint a hirtelen és durva kormánybevágások lefékezik a repülőgépet és tompítják az emberi test repülőérzékét.

Ha a repülőgép orra már olyan mértékben a látóhatár alá került (pl. késői észlelés), hogy azt az oldalkormánnyal már nem tudjuk a látóhatár fölé hozni, akkor egy kicsit visszacsűrünk és meghúzzuk a magassági kormányt, de csak addig, amíg a repülőgép orra ismét a látóhatáron szalad. Tovább nem húzzuk a magassági kormányt, mert akkor a repülőgép emelkedik és ismét vagy jobban be kell dönteni a repülőgépet vagy a bedöntés ellen kell lépni az oldalkormánnyal. A repülőgép ilyenkor egy szabálytalan hullámvonalat ír le a forduló síkjában. (12. ábra.)



12. ábra.

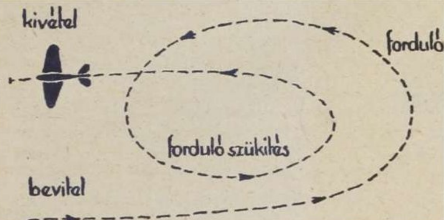
Hasonlóképpen szükségtelen rángatni, vagy bele-belehúzni a magassági kormányba, mert akkor a forduló íve nem kör, hanem egy szabálytalan *görbe vonal* lesz. (13. ábra.)



13. ábra.

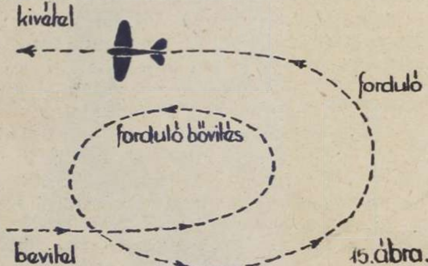
Mindezek a mozgások nyugtalanság ból és tapogatódzásból erednek és természetesen lerontják a forduló szépségét biztonságát.

Ha a forduló sugarát *szűkíteni* akarjuk, úgy a repülőgépet kissé kicsűrdöntjük a forduló irányába és a bedöntésnek megfelelően meghúzzuk a magassági kormányt. Ekkor a repülőgép kisebb körön fog fordulni. (14. ábra.)



14. ábra.

Ha a forduló sugarát *tágítani* akarjuk, úgy a repülőgépet kissé kicsűrjük és a magassági kormányon mérsékelten engedünk. A forduló íve most nagyobb lesz. (15. ábra.)



15. ábra.

Mindkét esetben természetesen az oldalkormányt is szükségszerűen kitérítjük. Vagyis ha nem akar a repülőgép fordulni, úgy hozzálépünk, ha a látóhatáron viszont kezd a gép orra lemenni, úgy mérsékelten visszajövünk az oldalkormány kitérítésével.

Minden forduló végrehajtása közben ügyelni kell arra, hogy a magassági kormány sohase legyen a *hason*, mert a repülőgép ekkor már túlhúzott állapotba kerül és vagy elveszti a sebességét, vagy valamelyik oldalra kiperdül (dugóhúzóba megy).

A repülőgépnek egy fordulóból való *kivétele* a csűrő, oldal és magassági kormányszervek összehangolt mozgatása által történik a következőképen:

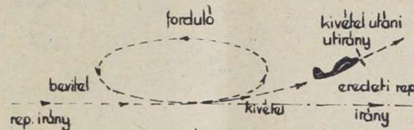
A csűrőkormánnyal kicsűrjük a repülőgépet bedöntött helyzetéből és ugyanekkor az oldalkormánnyal ellenelépve kisegítjük a fordulóból. A magassági kormányt megengedjük oly mértékben, hogy a kivétel végén mind a három kormányszerv az alapállás (vízszintes repülés) helyzetébe kerüljön.

Egyes repülőgép tipusoknál a fordulóba való bevitelnél, valamivel több csűrőkormány-, kivételnél valamivel több oldalkormánykitérés szükséges. Vannak olyan repülőgéptípusok (pl. He-112), ahol a repülés közben fellépő kormányerők oly nagyok, hogy a forduló végrehajtásához szükséges kormánykitérítések alig észrevehetők.

Kivételnél előforduló durva hibák:

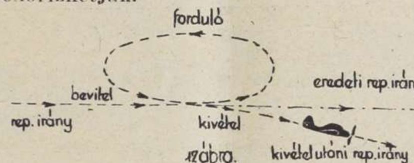
1.

A repülőgép a kivétel után emelkedik, mert a magassági kormány húzva van. (16. ábra)



16. ábra.

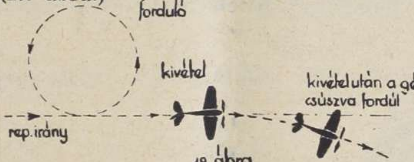
Javítása úgy történik, hogy a magassági kormányt fokozatosan megnyomjuk addig a pontig, amig a repülőgép vízszintesen repül. Ezt a varióméteren ellenőrizhetjük.



17. ábra.

2.

A repülőgép a kivétel után süllyed, mert a magassági kormány túlságosan előreengedett helyzetben (nyomott) van. (17. ábra.)



18. ábra.

Javítása a magassági kormány fokozatos meghúzása által a vízszintes repülés értékéig történik, (emelkedés- és sülyedésmérő) de csak akkor, ha a repülőgép a fordulóból való kivétel után elegendő sebességgel bír.

3.

A repülőgép a kivétel után csúszva repül (fordul) tovább, mert a kivételnél tul sok illetve tul kevés oldalkormányt adagoltunk. (18. ábra.)

Javítása az oldalkormány fokozatos visszalépésével történik. Ellenőrzésül az elfordulásjelző és a golyó hehlyzete szolgál.

4.

A repülőgép a kivétel után valamelyik oldalára lógva repül, mert a kicsűréssel még a repülőgép vízszintes helyzete előtt megálltunk vagy másik esetben továbbcsűrtünk. (19. ábra.)

Javítása továbbcsűréssel, illetve viszszacsűrés által történik. A csűrőkormányok használatával kapcsolatosan jó gyakorlati szabálynak tekinthető az, hogy eme két kormányszervet mindenkor közösen használjuk. Tehát minden be- vagy kicsűréshez egy kis oldalkormány kitérítést is adagoljunk.

Fordulóban a légcsavar forgása következtében fellépő *pörgettyű nyomaték* hatásaképpen a repülőgépnek fel vagy le megy az orra. Igy a pilótaülésből nézve, balforgású légcsavar esetén, bal fordulóban le, jobb fordulóban pedig fel megy az orra. Hasonlóképpen a kivételnél is ez a pörgettyű hatásból származó nyomaték valamelyik irányba elelhúzza a repülőgépet. — Ezt az elhúzást az oldalkormány megfelelő kitérítésével egyenlítjük ki.

A repülőgépnek a fordulóból való kivétele után vessünk egy pillantást az ellenőrző műszerekre és ha az emelkedés és sülyedésmérő 0 álláson, az elfordulásjelző és golyó középen van, a kívánt irányban repülünk és sebességünk a biztonságos repülést biztosítja, illetve közel egyezik a forduló megkezdésekor leolvasott sebességgel, akkor a repülőgépnek a fordulóból való kivétele helyes és hibamentes volt.

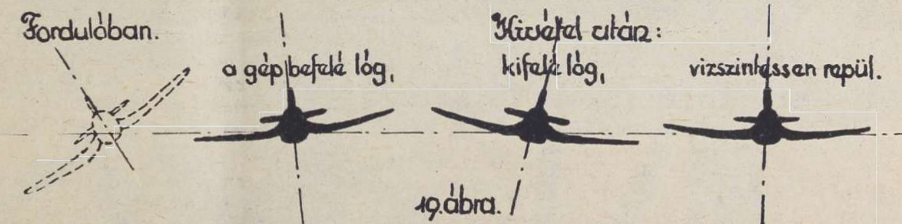
Gyakorlórepülések alkalmával az egyes fordulók előtt (90-180-360°, stb.) : előre ki kell nézni egy tereptárgyat, utat stb.-t, ahol majd kivesszük a repülőgépet a fordulóból. Ezeket a kiszemelt vagy kijelölt *forduló pontokat* pontosan tartsuk be, mert ezzel fegyelmezzük repülésünket és ellenőrizzük repülőtudásunkat.

A szakszerűen végrehajtott vízszintes forduló nyugodt, könnyed, szinte lágy, harmonikus kormánymozdulatokkal történik.

Kellemetlen vagy kényelmetlen érzés nincs. A repülőgép sem a bevitel, sem a kivétel alkalmával nem csuszkál.

Zalán Ervin

(Folytatjuk.)

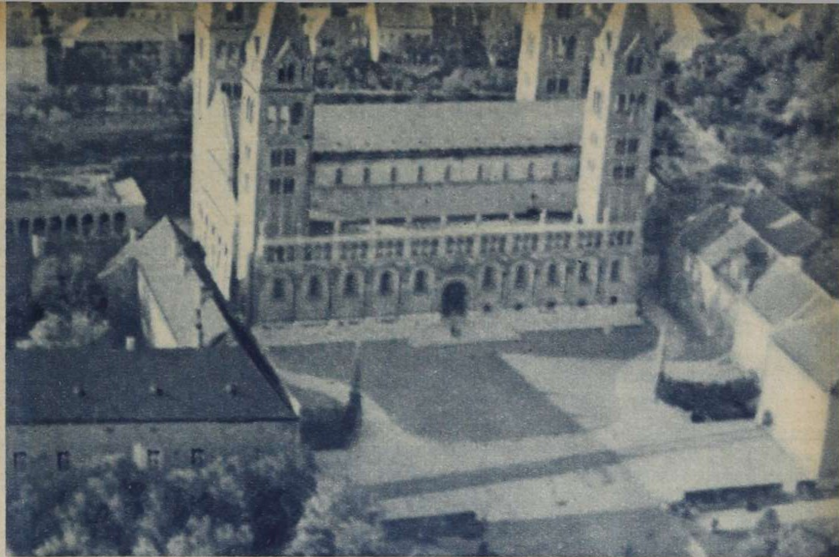


19. ábra.

Német bombázó Nikolajew fölött

Heinkel He 115-ös torpedővetőgép éppen »tölt«





AMÍG AZ UJSÁGÍRÓBÓL REPÜLŐ LESZ

IV.

A Sajtókamara repülőalosztályának négy ujságírótagja motoros repülést tanult a repülőalap kiképzőkereteinél. Az egyik ujságíróretpülő: László István, a M. T. I. belső munkatársa így írja meg kiképzésének történetét.

A légcsavar forgása és a rátűző napfény nyomán keletkező aranykorong szélén gömbantennatorony mutat a rózsaszínű bárányfelhők felé. Fekete árnyképét veszem felszállási iránynak. Motorom üresjáratban fut. Másnak talán túlhangos működése számomra szívesen hallott kellemes duruzsolás, életet jelentő szívdobogás. Lassan előrenyomom a gázkart, 1000—1500—2000 percenkénti fordulatot mutat a fordulatszámmérő. Nehézkesen, — minthogy a föld nem az igazi eleme — de egyre fokozódó gyorsasággal gurul előre a Bücker. Fokozatosan előrenyomom a botkormányt. A gép farokkereke elhagyja a földet, törzse vízszintbe áll. A teljes gázzal dolgozó motor már kezdi elemelgetni a földtől. Kerekei egyszer-kétszer még súrolják a fűszőnyeget. Kicsit belehúzok a magassági kormányba. Derék madaram engedelmesen távolodik a földtől. Három-négy méternyire lehetek a repülőtér talajától. Kissé újból előrenyomom a botkormányt. Hadd gyorsuljak fel rendesen. Sebességem 110. Fokozatosan ismét belehúzok a magassági kormányba. Egyenletesen emelkedek. Először a reptérszéli vágtapálya suhan el alattam, pár másodperc mulva már a lakótelep szélső házai fölött húzok tova. A háztengerből kiemelkedő antennatorony irígykedve nyúl gépem felé. Hiába! Gépem jó öt méterrel menydörög el fölötte. Pár másodperc mulva már 100 méteren vagyok.

Motorom egyenletesen búg. Tovább emelkedek. Most már ráérek egy kicsit körülnézni. Alattam a lakótelep legszélső házai maradoznak el. Kéményükből füst látogat fel hozzám. Mint valami védőőrség tagjai, sorbanálló karcsú jegenyék silbakolnak a település szélén. Látástól-vakulásig dolgozó aratók serénykednek még mindig az egyik majdnem egészen lekaszált búzatáblán. Porfelhőbe burkolt gulya tart hazafelé. Két, fehéren izzó fémszál vezet nyugat felé és vesz el az alkonyati párában. Lassan előrekúszó vasúti szerelvény szakítja meg az ezüstcsíkot. A mozdony füstje oltalmazóan takarja be a kocsik sorát. Pár pillanatig egymás mellett haladunk, de aztán reménytelenül lemarad. Pár pillantást vetek a műszerfalra. Minden rendben! A gázkarhoz nyúlok, 1800 percenkénti fordulatra veszem le a gázt. Jobbra előttem a félezer méter magas Jakabhegy oromvonala vág el élesen a bíborfényben pompázó alkonyi égtől. Kis falu símul a hegy keleti lejtőjéhez, mintha valami óriás játékos kedvében csak úgy találomra szórta volna oda a pirostetős házikókat. Becsűrök balra. A sás- és nádszegélyezte pellérdi tavak maradoznak el mellettem. A vasútvonallal párhuzamosan, keleti irányban repülök tovább, nappal hátban az ősi város felé. Lent a repülőtéren emberhangyák sürgölődnek a starthely közelében. Bajtársaim. A fűtőház kéményénél ismét balra fordulok. Kicsit megnyomom a gépet, leveszem a gázt. Szinte bántó, hogy nem hallom az idegeket a levegőben olyanynyira megnyugtató motordübörgést. Siklórepülésbe mentem át. Nézem a sebességmutatót, 130-at mutat. Minden rendben. A fű élénkzöld színétől élesen elüt a T-alakú fehér leszállójel. Arra tartok. A leszállómező üres, egy gép a levegőben van, egy pedig az indulási zászló mögött vesztegel. Leszállhatok.

A temető mellett lévő házak fölött kell elrepülnöm. Alacsonyan jöttem be. Gázt adva, néhány méterrel huzatok át a kémények fölött és pár pillanat mulva már a repülőteret keletről szegélyező kukoricás gyorsul el alattam. Le a gázzal! Egyenletesen siklok befelé. Minden idegszálam pattanásig feszült. 15—10—8, majd 5 méterrel vagyok a földtől. Fokozatosan, hogy gépem orra fölfelé ne szaladjon, húzok bele a magassági kormányba. Nézem az indítót, nem int-e tovább. Nem! Leszállhatok! A leszállójel mellett kétméteres magasságban suhanok el. Gépem egyre jobban veszít sebességéből, már csak 100 kilométeres óránkénti sebességgel repülök, pár pillanat mulva még lassabban. Egészen behúzom a magassági kormányt. A géporr kissé felemelkedik és nyomban utána érzem, hogy kerekei földet érve azon rohannak tovább. Kezdek lelassulni.

Parancsnokom három felszállásra küldött el. Nem vártam meg tehát, míg gépem teljesen leáll, hanem gurulás közben beadtam a gázt. Ujból nekivágtam az alkonyati égnek. Második leszállásom már nem sikerült úgy, mint az első. Erőnek erejével a leszállójel közvetlen közelében akartam letenni a gépet. Nyomtam az istenadtát, hogy üljön már le. Sebességem azonban még túlnagy volt és a Bücker szöcske módjára jó 10 métert ugrott előre. Végül aztán mégis csak leült.

Ujból gázt adtam. A harmadik felszállás is jól sikerült. A Mecsek völgyeiből már esti árnyak lopakodtak elő, kétszáz méter magasságban azonban még sütött a nap. Pécs városára már ráborult az alkony, a bányavidék felől talajköd gomolygott a város felé. A keleti negyedek lassan elmerültek a szétterpeszkedő párában. Messze a város mögött a páratenger fölött idelátszott az alkonyati pirban fürdő Zengő. Az iskolakört rövidítve fordultam be a leszállási irányba. Ezúttal, a gépet egy kissé ugyan átejtve, valamivel jobban szálltam le. A földön guruló és sebességét vesztő gép már majdnem leállt. Gázt adtam és begurultam a starthelyhez, ahol — ezt még a gépből figyeltem meg – kezüket baljós módon dörzsölgető bajtársaim már vártak.

A gépből kiszállva, először Bődy Vilmos sietett elém, a nem minden hátsó gondolat nélküli üdvözlésre. Keményen paroláztunk, utána kezetfogtam az oktatókkal és növendéktársaimmal. Még véletlenül sem gondoltam arra, hogy ilyen símán megúszom. A lehúzás nem is váratott magára. Először parancsnokom tenyere zúdult az öregebb rókák által hihetetlenül nagy szakértelemmel kisimított és ily esetekben rendkívül nagy rongálásnak kitett nadrágrészre. Hullottak a csapások, mint a záporeśő. Amikor Amrein mester palacsintanagyságú tenyere is megtette a magáét, boldogan lélekzettem föl: Hát ezen is túl volnánk. Mondanom sem kell, olyan jókedvem kerekedett, hogy madarat lehetett volna fogatni velem.

Az első önálló repülést követő napokon az 50 egyedüli leszálláshoz szükséges köröket gyüjtögettem. Ugy repül az idő, mint az álom. Egy késő délutánon éktelen motorzajra ébredtem. A

repülőgépszínből kinézdegélve, látom ám, hogy három Bücker csap le egymásután vagy háromszor a hangár előtti térségre. A vércse módjára lecsapó gépekben Rakitay Dezső, Szilas Tibor és az Aknaszlatinán eddig működött szombathelyi kiképzőkeret egyik oktatója ült, akik a keret gépeit hozták el a Mecsek aljára. A szovjet területek elleni háború ugyanis lehetetlenné tette az Aknaszlatinán működő keret kiképzőmunkáját. Amikor Balogh István főoktató vezetésével a keret növendékei is megjöttek, nagy volt a sürgés-forgás a repülőtéren. Az eddigi három helyett egyszerre hat gép volt a levegőben, sokszor fordult bizony elő, hogy a növendékek »stafliban« jöttek befelé az oktatói kar nem kis bosszúságára. A bajtársi viszony a két keret között a lehető legjobb volt, minden úgy ment, mint a karikacsapás.

Egy szép napon aztán Czirmay Zoltán százados úr, a motoros repülőképzés főfelügyelője látogatott el hozzánk. Egymás után küldte feladatra a növendékeket. Rám is sor került. Négy jelleszállás és éles fordulózás volt a feladatom. Mielőtt gépbe szálltam volna, parancsnokom minden feltűnés nélkül mondott valamit, ami a besiklással, a gázkarral és a hallási viszonyokkal állt függvényes kapcsolatban. Na, gondoltam magamban, ezt már előbb is elmondhatta volna kitűnő barátom. Úgy látszik azonban, az ilyen esetekre tartogatta. Az általa tanácsolt módon jöttem befelé és az eljárási mód akkoriban valóban igen nagy segítséget jelentett. Czirmay százados úr meg volt elégedve leszállásaimmal. És ez volt a fő.











vitéz Fráter alezredes Tardos felügyelővel

MODELVERSENY

A Magyar Aero Szövetség ezévi Országos Repülőmodel Versenyének megrendezésére a háborús állapottal kapcsolatos rendkívüli viszonyok miatt az eredeti tervtől eltérően nem a pünkösdi ünnepek alatt, hanem csak az ősz folyamán kerülhetett sor. Annak ellenére, hogy ekkor már határainkon túl sokszáz kilométerre volt a hadszíntér, tehát a hadviselő állapot jelentősége számunkra látszólag csökkent, a verseny rendezőségének sok várható nehézséggel kellett számolni és több különleges szempontot kellett a megrendezéskor tekintetbe venni.

Az ifjúsági aerokörök vezető tanárainak katonai szolgálata, illetőleg átképzése az egész középiskolai modelezésre fékező hatást gyakorolt, különösen a visszacsatolt részeken. Az anyagellátási hiányok különösen a gumimotoros modelek építése terén tették valószínűvé az erősebb hanyatlást, ugyanakkor mintegy átterelték a komoly tapasztalt modelezőket a gumimotoros helyett a benzinmotoros modelek szerkesztésére. Várható volt tehát, a versenyen résztvevők számának csökkenése, különösen a gumimotoros versenyszámokban, a benzinmotoros modelek számának kis növekedése mellett, s ezzel kapcsolatban az eredményeknek kismértékű hanyatlása is. A fenti nehézségekhez járult még a versenyszabályzat három kikötése is, amelyek viszont a repülőmodelezés magasabb szempontjait voltak hivatva szolgálni. Ezek között első helyen kell említenünk azt a feltételt, hogy minden modelezőnek igazolnia kellett, hogy valamely modeljével már elért egy percen felüli repülési időt. A másik két szigorítás műszaki természetű volt: csak magyar tervezésű és csak magyarországi származású, illetőleg köznapi forgalomban lévő anyagok használhatók a model építésében, továbbá a kis gépnek meg kell felelnie a nemzetközi előírásoknak is. Ez utóbbi az esetleges nemzetközi csúcsteljesítmény felállítása esetében az elismerhetés lényeges előfeltétele. A versenyrendezőség ezekkel a megkötésekkel részint a verseny színvonalát, részint a modelezésnek teljesen a hazai viszonyokhoz való idomulását akarta biztosítani. Az eredmények azt mutatták, hogy az elgondolás helyes volt.

A verseny látogatottságára és színvonalára vonatkozó aggodalom, hála modelezőink felkészültségének, alaptalannak bizonyult. A szeptember 20-án délben lezárt nevezések közül a rendezőség 157 nevezést fogadott el a vitorlázó modelek hegyvidéki versenyére, — többek között 5 kolozsvári modelező nevezését is — 62-őt a motoros modelek versenyére, végül 150 nevezést a vitorlázó modelek síkföldi versenyére.

A verseny a nevezők nagy száma és a versenyszámok éles elhatároltsága miatt egy helyen nem lett volna lebonyolítható s így miként a multban is, három részre felosztva, három egymásután következő vasárnapon az egyes versenyszámok jellegének megfelelő terepen került megtartásra. Az első versenynapra a vitorlázó modelek hegyvidéki versenyét, a második napra a gumimotorosok sebességi, továbbá a benzin és gumimotoros modelek időtartam versenyét, végül a harmadikra a vitorlázómodelek síkvidéki versenyét írta ki a verseny rendezősége. Az utóbbi a közben beállott esős és szeles időjárás miatt egyheti halasztást szenvedett és így csak a szeptember 28-i első és az október hó 5-ére kitűzött második versenynapra hirdetett versenyek voltak megtarthatók.

I. Versenynap

Színhely: Budaörs, Farkashegy.

A vitorlázó modelek hegyvidéki versenye színhelyének kiválasztását hosszas tereptanulmány előzte meg. Az eddig igénybevett hármashatárhegyi vitorlázóterep ellen ugyanis több kifogás hozható fel. Így nem utolsó sorban az, hogy a motornélküli repülésre való kiválósága mellett nem minden széliranyra alkalmas és kevés a modelek számára megfelelő lejtője. A tavalyi országos verseny első versenynapja pl. a Hármashatárhegyre legkedvezőtlenebb délkeleti szél mellett bonyolódott le és erre a szélirányra csak a Vöröskővár legfeljebb két percet megengedő kis lejtője állott rendelkezésre. Az egész vidék erdős, bokros, ami pedig nemcsak a modelek szárnyborításának gyakori sérülését vonta az eddigiekben is maga után, hanem sok esetben volt következménye a model végleges elveszítése is. Ezenkívül a versenyszerű indításra alkalmas helyek környezetéből hiányzik a model berepítéséhez szükséges félreeső és mégis megfelelő sík terület. Feltétlenül előnyére kell azonban írni jó megközelíthetőségét.

A főváros közvetlen közelében fekvő másik nagy hegyi vitorlázóterep a budaörsi, vagy pontosabban a farkashegyi sokkal inkább megfelel. Lejtői füvel benőtt kopár domboldalak, melyeket sok helyütt sziklás törmelékes kőzet borít és a különböző széliranyok melletti kihasználhatósága egészen univerzális. A lejtők fekvése mind lejtőszélben, mind pedig szélcsend esetén thermikben végzendő repülések szempontjából igen kedvező. Nagy előnye ezenkívül a terepnek, hogy az indítási helyek közelében fekvő Kútvölgy síma füves rétje a berepítésre pompás lehetőséget nyujt még verseny közben is. mert az ott elindított model nem repülhet ki a versenyzés alkalmával igénybevett nagy lejtők fölé.

A versenyrendezőség és a m. kir. Államrendőrségnek a verseny folyama alatti rendfenntartásra beosztott legény-



Indítás



Egyik »favorit«

keleti szél helyenként egészen kihagyott és nem lehetett minden esetben eldönteni, hogy a model vajjon a lejtőszél emelőterében emelkedik-e, vagy pedig egy, a már kora délelőtti órákban is keletkező thermikus feláramlásban. A későbbiek folyamán a thermik hatása mind érezhetőbbé vált és a verseny legszebb repülése Kuti József székesfehérvári modelező gépének 6'41"-es legjobb napi ideje már tisztán ezzel történt. A déli órákban azután minden jól beállított model hosszabb időt töltött a levegőben, amit talán legszembetűnőbben az eredményösszeállításból tűnik ki, különösen, ha a tavalyi eredményekkel hasonlítjük össze. Az elmult év alig 2 percet meghaladó legjobb eredményeivel szemben 3 perces repülési idővel az idén már nem kaphatott díjat senki.

A verseny résztvevői közül a 133 induló között

6 percnél nagyobb repülési időt ért el	3	model
6 percnél nagyobb repülési időt ért el	1	model
4 percnél nagyobb repülési időt ért el	3	model
3 percnél nagyobb repülési időt ért el	7	model
2 percnél nagyobb repülési időt ért el	13	model
1 percnél nagyobb repülési időt ért el	31	model

Egy percnél hosszabb repülési időt tehát összesen 58 model ért el.

A legutolsó modelező, aki még díjat kapott, 3'23" eredménnyel lett 13-ik.

A versenyt a m. kir. Légügyi Hivatal részéről vitéz Tarnóy Sándor ezredes, a VI. VKF részéről vitéz Fráter Tibor alezredes látogatták meg. A délutáni órákban sorrakerülő díjkiosztás ennek a nagyon szép átlag eredményt felmutató versenynapnak méltó befejezése volt.

II. Versenynap

A második versenynap, mely október hó 5-én a nagyrákosi gyakorlótéren ugyancsak rendkívül kedvező időjárási viszonyok mellett került megtartásra, műszaki szempontból érdekesebbnek ígérkezett a motornélküli modelek versenyénél. A nevezések száma a benzinmotoros modelek felé mutatott érdekes eltolódást, de a gumimotoros sebességi modelek mezőnye is szépnek ígérkezett. A nevezések az alábbi módon alakultak:

	Benevezett:	Nem jött el:	Résztvett:
Benzinmotoros gépek versenyére	18	2	16
Gumimotoros modelek sebességi versenyére	11	2	9
Gumimotoros modelek időtartam versenyére	33	5	28
Összesen:	62	9	53

Az elmult versenynap tapasztalatai alapján a déli órákban várható thermikképződés miatt a motoros verseny első számaként a nyugodt levegőt kívánó sebességi verseny került lebonyolításra. A rövid műszaki vizsgálat megejtése után alig érezhető északi fuvallat mellett sorakoztak fel a versenyzők, hogy az 50 m-es kitűzött távolság feletti oda- majd visszarepülést elvégeztessék gépeikkel. Az átrepülési idő mérése eltérő volt a korábbi versenyeken használt módszertől. A versenyvezetőség az eredmények pontosabbá tétele végett egy időmérő helyen mért, mely az 50 m-es alapvonal közepén volt és két jelző, illetve figyelő karlecsapással adta meg a bázisvonalra való be-, illetve kirepülés időpontját. Az eredmények nem voltak rendkívüliek. Az alábbi táblázat szerint csak megközelítették az 50 km/óra sebességet anélkül azonban, hogy valami remény lett volna nagyobb sebességek elérésére. A benevezett modelek ugyanis a sebességi modelek általános fogyatékosságait mutatták. Nem volt meg a szükséges tervszerű előkészítés. Magasfedelű sebességi modelt építeni pl. nem tartunk a legjobb megoldásnak akkor, amikor köztudomású, hogy a mély-, illetve középfedelű gépek légellenállási és stabilitási viszonyai lényegesen jobbak. A verseny legfőbb érdekessége egy hárommotoros model, (szerkesztette Hatos Géza, a WM Aerokör vezetője), amellyel Studenij Mihály indult, szintén kis eredményeket mutatott fel, bár repüléséből ítélve, érdemes lenne kifejlesztésével foglalkozni.

A gumimotoros modelek sebességi versenye után került sor a gumimotoros időtartam és ezzel párhuzamosan a benzinmotoros időtartam versenyek lebonyolítására. A gumimotoros modelek terén semmi rendkívüli nem volt. Egyszerű, mondhatnánk sablonos gépek, amelyek közel sem mutattak annyi találékonyságot, gondolatot, mint a motornélküli modelek.

A verseny szenzációja a benzinmotoros modelek versenye volt. A két nagy ellenfél a csepeli Weiss Manfréd rt. ifjúsági aeroköre és Székesfehérvárról nagy szerelvénnyel, teherautón érkező Székesfehérvári Repülőtéri Alkalmazottak Sportkörének Repülőmodelező Szakosztálya volt.

Már a kora délelőtti órákban hangos volt a tábor a kis motorok zajától, azonban mikor versenyre került a sor, a nagy reményekre jogosító gépek néhány másodpercnyi futás után különböző üzemzavarok miatt megálltak. Délfelé sikerült Kovács Gézának (Székesfehérvár) modeljének motorát tartós futásra beállítani s a kis gép gyönyörű repülés keretében 10'40" időtartammal új országos rekordot állított fel. A tavaly felállított országos csúcsteljesítmény 9'30" volt. Második az ugyancsak székesfehérvári Pailk Sándor 6'33" idővel. Mindkét gép a Kovács Imre által szerkesztett 8 cm^3-es kis motorral volt felszerelve és ez adja meg a verseny különös értékét. A benevezett modelek közül ugyanis csak egyetlen egy volt, amelyet nem magyar motorral szereltek fel, de ez sem ért el jelentékenyebb időtartamot. A kora délutáni órákban a verseny lezárása után sikerült a WM Aerokörnek egyik modelje motorját rendesen beállítani és már versenyen kívül elindítani. A kis gép 14"-ig működő motorral emelkedett, majd ezután a rákosi rét felett körözve, hosszú thermikrepülés után az indulási helytől alig 300 m távolságra állott le. Repülési ideje 30'05" volt. Szabó Emil ezzel az alig két órája fennálló új benzinmotoros rekordot közel háromszorosára emelve döntötte meg. Motora a WM Aerokör házikészítménye.

Ha az Országos Modelverseny első két napja alapján akarunk képet alkotni magunknak modelezésünk mai állásáról, őszinte örömmel kell megállapítanunk, hogy az a legjobb úton van arra, hogy világviszonylatban is a legelsők közé küzdje fel magát. Modelezőink egyéni ügyessége nagy reményekre jogosít, de aerodynamikai és szerkesztési tanulmányokra még szükség van. Kívánjuk, hogy a közeljövő helyi versenyein is, de a jövő évi Országos Modelversenyen a középiskolai ifjúsági aerokörök is nagy számban tudjanak résztvenni és úgy véljük, lehet majd módot találni arra is, hogy a jól működő középiskolai aerokörök modelmotorral való ellátása a benzinmotoros modelek terén is meghozza a kívánt eredményeket.



sége a hangár felé vezető új úton egyszerre ért a MOVE ma már csaknem történelmi terepére, ahonnan az egész magyar vitorlázórepülés kisarjadt. Az indítási hely kiválasztása rövid idő alatt megtörtént, s mire az első versenyzők feltűntek, már állt a verseny kordonkötelekkel elkerített tábora és a hét sátor, amelyeket az esetleges rossz idő esetére állíttatott fel a verseny vezetősége. Ezekre szerencsére nem volt szükség. A meteorológiai helyzet már a kora reggeli órákban sok jót ígért annak ellenére, hogy a gyenge 3—4 m/sec. szél iránya nem volt kedvező. A derült égből azonban a déli órák felé meginduló thermikképződésre lehetett következtetni. A verseny vezetősége éppen ezért úgy állapította meg a két indítási hely fekvését, hogy azok nem annyira a széliránynak legjobban megfelelő lejtő kihasználását tették lehetővé, hanem számítva a déli lejtőkön később fellépő thermikkiváltódásra, az ebből adódó feláramlások megtalálására nyujtottak módot.

A versenyzők indítási számaiknak megfelelő elhelyezkedése a versenytábor területén belül délelőtt 9 órára fejeződött be. A Magyar Aero Szövetség Modelező Osztályának vezetője, Tardos Béla okl. középiskolai tanár, 9 óra után nyitotta meg a versenyt. Néhány üdvözlő szó után vette kezdetét a versenyen megjelent modelek műszaki felülvizsgálata. A benevezett 157 model közül 133 jelent meg az indításnál, tehát 24 benevezett gép nem indult.

A versenyen megjelent gépek műszaki felülvizsgálata meglepően jó eredménnyel zárult. Az egyik jellegzetesség az, hogy a megjelent modelek legnagyobb része önálló, vagy csoporttervezésű gép és csak néhány versenyző nevezett a közismert jó, de ma már mégis inkább csak közepesnek mondható tervrajz típusokkal. Ezek között csaknem kizárólagosan a Horváth Ernő-féle model több kisebb módosítással megépített példányai szerepeltek. Sokkal nagyobb volt azoknak a kis gépeknek a száma, amelyek valamelyik csoport háztervezéseként, vagy a csoportvezető egyéni elgondolásaként születtek meg. Külön ki kell emelnünk ezen a téren is a budapesti Mátyás gimnázium ifjúsági aerokörének a »Cavalloni« Aerokörnek a munkáját, amely Benedek György legújabb tervei szerinti iránytű kormányzással ellátott modelekkel állt versenybe, a Székesfehérvári Repülőtéri Modelezőket, akiknek gépei jó aerodynamikai érzéket árultak el és az Esztergomi Aero-Ever vállalat csoportját, akik néhány faroknélküli modellel neveztek be, melyeket Sipka László tervezett.


Egyik különleges gép

Szerkezeti téren az előbb említetteken kívül újdonság volt a korábbi versenyekről ismert nevű Thoma József modelje, melynek törzse héjszerkezetű furnértörzs. Könnyű, erős és aerodynamikai szempontból jobb, mint az ismert szögletes papír, vagy vászonborítású modeltörzsek.

Kidolgozás szempontjából Streda Károly modelje keltett figyelmet. A rendkívül gondossággal megépített kis gép tökéletes mása a Minimoa típusú vitorlázógépnek. Krémszínűre dukkózott furnirtörzse és szárnyai ideálisan síma, kis légellenállású felszínt adtak. Repülése azt mutatta, hogyha nem is veszi fel a versenyt a legjobb modelekkel, legalább az átlag modelek közé kell sorolnunk. Szárnya elölnézetben az ismert madárszárnyszerű törést mutatja, amit megtalálunk hazai vitorlázógép-típusaink között az »M 22« és első »Pilis« típusú gépeken is. A modelezők ezt a szárnyalakot általában ritkán alkalmazzák annak ellenére, hogy esztétikailag szebb, mint a Horst-Winkler nyomán általánosan elterjedt fölfelé való megtörés. Ezen az egy gépen kívül csak az esztergomi faroknélküli gépeken volt szembeötlő ez a szárnyalak, a többi gépnél vagy egyszerű V állást, vagy az előbb említett ú. n. fülezést találtuk meg.

Ennek az ellenszenvnek az alapját legnagyobbrészt abban kell találnunk, hogy modelezőink a szárnyszelvények kiválasztásának a szárnytőben és a szárny végén nem tulajdonítanak a model repülőtulajdonságai szempontjából oly nagy jelentőséget, mint ami a valóságban van. Ha normális szelvényekkel építünk meg egy madárszerűen tört szárnyat anélkül, hogy a töréstől kifelé lévő szárnynak gyenge V állást adnánk, a model, ha egyszer fordulóba kerül, többet nem jön ki abból, mert az ilyen szárnynak éppen a jó fordulófekvés az egyik alaptulajdonsága. Nagyobb fesztávolságú model esetében a model nemcsak benne marad a fordulóban, hanem körözése mind meredekebb lesz végül is zuhanó spirálban ér földet. Ha azonban az így épített szárnynak a végét a megszokottnál erősebben elcsavarjuk, vagy ami még inkább megfelel, nemcsak elcsavarjuk, hanem a szárnyvég profiljául erősen ívelt negatív szelvényt választunk, ezt a tulajdonságot legnagyobbrészt ki tudjuk küszöbölni. Ugyancsak a stabilitással függ össze az előbb említett faroknélküli modelek szárnykialakítási problémája is. A Sipka-féle modelek felülnézetben elnyujtott M alakot mutatnak. A szárny szelvénye viszont mindenütt ívelt úgy, hogy elég erős nyomásközéppont-vándorlásra, tehát kis hosszstabilitásra kell számítani. Ha a model egyszer valamely széllökés hatására elveszti sebességét és átmerül, ettől kezdve repülési pályája mind meredekebb csúcsú hullámvonallá alakul. A folytonos


Motoros gép indul

bukdácsolásból a model földet éréséig nem tud kijönni. Ajánlanánk ugyanennek a modelnek oly szárnyszelvénnyel való megépítését, melynek nyomásközéppontja nem vándorol, mert az a nézetünk, hogy ez ebből fejlesztett magyar faroknélküli gépek még sok szép eredménnyel gazdagíthatják modelezésünket.

A modelek kidolgozásáról alkotott összbenyomásunk az, hogy a tavalyi versennyel szemben még mindig szembeötlően nagy a haladás, csak egy-két kisebb hiányosságot kell még modelezőinknek megszüntetni. Itt említjük meg, hogy nagyon sok igen szépen és jól kidolgozott modelnél is a szárnyból kissé kiálló, tehát a szárnyborsákba nem elég mélyen besüllyesztett főtartókat találtunk. Az ilyen szárny légellenállása természetszerűen nagyobb, mert a szárny első felületén a kiálló főtartó miatt szegletes törés keletkezik. A verseny folyamán kitűnt az is, hogy a modelek beállításában is vannak még kívánnivalók. Sok modelre jellemző volt az ú. n. dinamikus instabilitás, ami abban nyilvánul meg, hogy a repülés kezdetén a levegőben nyugodtan fekvő model a legelső széllökés hatására, mely orrát kissé megemeli, keresztengelye körül mindjobban erősödő lengésbe jön. Ezek a lengések végül oly nagyok lehetnek, hogy miként az egyik model esetében láttuk, a teljes átfordulásra, bukfencre vezethetnek. Az említett model több mint egy percen keresztül folytatta bukómerülésekből, bukófordulókból és bukfencekből önállóan összeállított műrepülő mutatványait, tulajdonosa nem kis izgalmára, de az egész versenytábor nem kis örömére és érdeklődésére.

Az első indítások délelőtt 10 óra után kezdődtek. Kitűnt, hogy sok model még nincs kellőképpen beállítva és hiányzik a versenyzők megfelelő indítási gyakorlata is, bár lehet, hogy ez utóbbi inkább némi izgalom rovására írható. A gyenge

KIS HIREK

Repülő díszelőadást rendez a *Magyar Szárnyak* december 3-án a pesti Vigadó nagytermében. A díszelőadáson a m. kir. honvéd Légierők zenekara és a *Nemzeti Szinház tagjai* is közreműködnek. Az előadás részletes műsorát a *Magyar Szárnyak* legközelebbi számában közöljük.

A Sajtókamara elnöke, vitéz *Kolosváry Borcsa* Mihály október 12-én este a Magyar Sajtó Házában a repülő- és ujságíróélet közti kapcsolatok elmélyítésére vacsorán látta vendégül a magyar katonai és polgári repülés vezető személyiségeit. Megjelent a vacsorán nemes *Rákosi Béla* altábornagy, a honvéd légierők parancsnoka, *Ember Sándor* dr. képviselő, a MAeSz elnöke, *Vörös Géza* vezérkari ezredes, *Ojtozy Ernő* alezredes, *Szegheő István* dr. miniszteri tanácsos, *Bisits Tibor* őrnagy, ifjú *Hültl Hümér* főtitkár, *Czirmay Zoltán* főfelügyelő, *Kollényi György* és vitéz *Barna Kornél* századosok, vitéz *Kiss Gyula* miniszteri tanácsos, *Ladomerszky Dezső* főtanácsos, *Ujváry László* repülőkapitány, *Kováts Sándor*, *Kőszeghy Gyula* és *Tasnádi László* főoktatók. A Sajtókamara részéről megjelentek: vitéz *Kolosváry Borcsa Mihály* elnök, *Zimmer Ferenc* főszerkesztő, *Gáspár Jenő* főtitkár, *Radnai Endre* dr., *Kólya Sándor* dr., *Dániel Áron* dr. és *Jámbor Dezső*. Elsőnek vitéz *Kolosváry Borcsa Mihály* szólalt fel, aki a magyar sajtó nevében a legszívélyesebben üdvözölte a repülőélet megjelent kiváló képviselőit. Ezután nemes *Rákosi Béla* altábornagy, a Légierők parancsnoka emelkedett szólásra. A nagy éljenzéssel fogadott beszéd után *Ember Sándor* képviselő tartotta meg előadását. *Ember Sándor* érdekes párhuzamot vont a repülő és az ujságíró között, majd *Raczkó Lajos* beszélt.

A csongrádi állami Szent Imre gimnázium önképző köre most alakította meg repülő szakosztályát. Az új szakosztályba mintegy 40 ifjú jelentkezett. Az új tagok máris *serényen dolgoznak* és azt tervezik, hogy a városban *modelező bemutató versenyt* rendeznek. Jövőre részt akarnak venni valamelyik vitorlázó keret munkájában.

Lelkes Gyurka álma címmel a Magyar Szárnyak új repülőregényt közöl. Az új regény szerzője *Huszár Rezső*, aki a jövő számtól kezdődően folytatásokban írja meg rendkívül érdekes regényét.

Ujvidéken megalakult a délvidéki Közművelődési Szövetség sportrepülő szakosztálya. Az új szakosztály elnöke *Kalmár Tihamér*, aki eddig is jelentős munkát végzett a délvidéki repülőélet fejlődése érdekében.

A Légierők zenekara november 9-én délután ismét szerepel a rádióban. Ez alkalommal Kodály: *Magyar népzene* című füzetéből néhány magyar népdal kerül elsőízben fúvószenekari bemutatásra. A népdalokat *Doroszlay Károly* honvéd karnagy, a Légierők zenekarának karmestere írta át fúvószenekarra.

Óriási sikere van a magyar repülők győzelmi V-jelvényeinek. A győzelembe vetett rendíthetetlen hit kifejező szimboluma *ma már ott díszlik* minden repülő és a nemzeti repülésügyünkért lelkesedő ember gomblyukában. Az eddig megjelent győzelmi jelvények között úgy kifejezésben, mint kiállításban a *Magyar Szárnyak V-jelvénye* a legszebb, mert egyben a szentistváni állameszme hirdetője is. A jelvény, amely a repülők világában *rendkívüli sikert ért el*, kiadóhivatalunkban 1 pengő 50 filléres áron megrendelhető.

Uj repülőfilmet mutatnak be a fővárosi mozgószínházak. Az amerikai Columbia-gyár ugyanis új filmeposzt készített a délamerikai repülőpostaszolgálat *emberfeletti küzdelméről*. A természet és az emberek legfantasztikusabb ármányait kell leküzdeni a pilótának, aki sokszor élete kockáztatásával is rendeltetési helyére viszi a postát. Ezt szemlélteti velünk az új film.

Az 1942. évi költségvetésben a Légierők személyi járandósága 13, dologi kiadása viszont 35 millió pengővel emelkedett. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap negyedfél milliót kap.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A Gróf Csáky László Iparművek Rt. acélműveinek nagyarányú fejlődéséről számol be október 30-ra összehívott közgyűlésén az igazgatóság.

A Flamm János és Fiai Lemezgyár Rt., Pestszenterzsébet, Vörösmarty-u. 56., több mint 50 éves magyar cég enyvezett lemezgyártmányaival úgy bel-, mint külföldön kiváló hírnevet vívott ki magának. A cég különösen a repülőgépgyártáshoz nélkülözhetetlenül fontos speciális lemezeivel az utóbbi időben a nyersanyagellátás nehézségei dacára üzemét fenntartotta. A gyár a legmodernebb szakmai gépekkel van felszerelve s a Flamm-tesvérek kiváló és szakszerű vezetése mellett a közeljövőben tekintélyes fejlődésnek fog örvendeni.

A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank vezetőit és igazgatóit abból az alkalomból, hogy az intézet most ünnepelte 100 éves fennállását, a legfelsőbb hely magas kitüntetésben részesítette. A 100 éves jubileum élénk fényt vet arra a rendkívül értékes munkára, amit a bank lelkes gárdája kifejtett.

A Szalay István Villamossági Részvénytársaság 300.000 pengő alaptőkével új részvénytársaságot alapított *»Durex« Acél-, Fém- és Gépkereskedelmi Rt.* címmel. A vállalat mindennemű gép, készülék, gépjármű, műszaki áru és motor gyártásával és eladásával kíván foglalkozni, de elsősorban a »Durex« védjegyű cikkek gyártását és forgalombahozatalát tűzte ki programjául.

A Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. igazgatósága október 14-én tartott ülésében megállapította az 1940/41. üzletév zárszámadásait, amelyek 34 millió pengő összforgalom mellett, a szükséges leírások és tartalékolások után, 370.923.43 pengő tiszta nyereséget tüntetnek fel.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

N. Lajos, Kolozsvár. A történet érdekes, de megírása sajnos, nem sikerült. Azt írja, hogy 1938-ban a cseh megszállás alatt átúszták a Dunát, hogy kérvényüket magyar területről juttassák el a Repülő Alaphoz. Ez a komolyan nagy és életveszedelemmel is járó vállalkozás mindenképpen említésre méltó s ha annakidején megírja, okvetlenül mi is beszámoltunk volna róla. Most azonban, hogy álmuk teljesült, időszerűsége is csökkent az eseménynek. — **Nyirségi.** Levél megy. Várjon türelemmel, mert ügyében még nem döntöttek. — **Felati.** A vers nem üti meg a M. Sz. szigorú mértékét. — **Sz. Irén, Bp.** Alkalmilag írni fogunk róluk is.

Fogadás. A repülőgép vezetőjének munkája kétségtelenül nehezebb, mint az autóvezetőé. Ezzel szemben viszont rengeteg műszer is áll a rendelkezésére, s a repülőterek alulról is állandóan vigyáznak az útban lévő gépekre. A kormányzás a levegőben bonyolultabb, mint a földön, hiszen a repülőgép a térben mozog, tehát a magasságot is kell tudni kormányozni. A mondottak alapján tehát eldöntöttük a fogadást. Nemde?

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

★

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

★

Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



Égen és földön

egyaránt szolgálja a repülés ügyét az INTAVA szervezet. Bármely repülőtéren pontosan ugyanabban a minőségben kapja az INTAVA repülőbenzint vagy INTAVA repülőolajat.

Az INTAVA szervezet legfontosabb elvei: állandóan azonos kiváló minőség, megbízhatóság, pontos és gyors kiszolgálás.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST
az INTAVA organizáció tagja.

INTAVA

NEMZETKÖZI REPÜLÉSÜGYI SZOLGÁLAT

97583 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.